



TRABAJO DE FIN DE GRADO
CURSO 2014-2015
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA

LA DIMENSIÓN HUMANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS LA PLAZA DE LA ENCARNACIÓN, FRUTO DE LA ESPECULACIÓN

AUTOR: LAURA LÓPEZ-BRAVO MIRET
DNI: 53347602E

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
TFG-2 DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS
TUTOR: ANTONIO BARRIONUEVO FERRER



"It's not about how cities look, it's about how people feel"

Amanda Burden

"Para ser un buen arquitecto, hay que amar a las personas, porque la arquitectura es un arte aplicado que debe lidiar con los escenarios donde se desarrolla la vida humana. (Ralph Erskine) Realmente es tan simple como eso."

Jan Gehl

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Estado de la cuestión
- 1.2 Objetivos
- 1.3 Base metódica

DESARROLLO

2. Introducción teórica

- 2.1 Realidad histórica vs. Realidad contemporánea
 - Spontaneidad vs. Planeamiento urbano
 - La dimensión humana vs. Las ideologías del planeamiento y la invasión del automóvil
- 2.2 Consideraciones a tener en cuenta a la hora de diseñar un espacio público de calidad
 - La importancia de la percepción y la escala
 - La búsqueda de ciudades vitales, seguras, sanas y sostenibles
 - El ejemplo inspirador de Venecia

3. Caso práctico: La Plaza de la Encarnación

- 3.1 Evolución histórica del espacio público
- 3.2 Análisis del espacio público
 - Comparación pasado-presente
 - Análisis visual
- 3.3 Relación con otros espacios similares
 - La Plaza Nueva, Sevilla, 1852
 - Covent Garden, Londres, 1980
 - El Centro Pompidou, París, 1977

4. CONCLUSIONES

5. IDEAS PARA AMPLIAR EL TRABAJO DESARROLLADO

6. BIBLIOGRAFÍA

7. ANEXOS: ANOTACIONES

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Estado de la cuestión

Si pensamos en las ciudades de la actualidad y como han cambiado a lo largo de los tiempos, podemos darnos cuenta de que vivimos en una sociedad acelerada y volátil, donde en los últimos 50 años se han construido e inventado nuevos lugares centrándose en la arquitectura espectáculo, sin tener en cuenta la dimensión social y la habitabilidad.

Es por esto que el presente documento nace de la necesidad de cuestionarnos el por qué del espacio público y su papel fundamental a la hora de hacer ciudad, haciendo hincapié en la importancia de “mirar atrás” y regresar a los espacios que fueron escenarios adecuados para la vida urbana, los cuales marcaron hechos urbanos importantes en la conformación de la ciudad.

Consciente de la extensión y complejidad de un tema actualmente tan polémico y de debate constante como es el espacio público, es evidente la necesidad de acotar el trabajo. Se decide abordar el tema partiendo del punto de vista de varios urbanistas y pensadores, sobretodo de Charles R. Wolfe y Jan Gehl, que tratan de definir el por qué del espacio público analizando dos etapas muy distintas de su evolución, haciendo hincapié en el punto de inflexión que ha supuesto tal cambio en el tiempo y su repercusión a la hora de hacer ciudad y espacio público.

A pesar de que pueda parecer una drástica división en el tiempo hablar de realidad histórica y realidad contemporánea como procesos independientes, se trata tan sólo de una división en periodos de trabajo para apreciar con claridad sus diferencias y el gran cambio que supuso, siendo consciente de que la evolución es un proceso continuo, y la ciudad, como realidad contemporánea, no es nunca independiente de las etapas que pasó en su evolución, sino actualización de ellas.

La elección de estudiar la Plaza de la Encarnación se debe a la drástica transformación y maltratada evolución que ha tenido a lo largo de su historia. El cambio tan llamativo que ha sufrido la plaza en el siglo XXI nos permite comparar y analizar su pasado con su estado actual, siendo posible aplicar y visualizar en ella la gran diferencia entre dos etapas de su

evolución, la realidad histórica y la realidad moderna, pudiendo asemejar esta última a la realidad contemporánea abordada en la teoría. Se comprobarán además los conceptos necesarios a tener en cuenta a la hora de diseñar un espacio público de calidad para la gente, de los que se hablará también en la teoría.

1.2 Objetivos

El conocimiento de la evolución del espacio junto nuestra propia interpretación del lugar, qué, cómo y porqué se utiliza el lugar, nos permite analizar y valorar el espacio público en cuestión, justificando si han contribuido a la calidad de vida y la socialización de la ciudad. Se trata en la práctica de entender el espacio público desde una perspectiva no tanto teórica y documental como empírica, con el fin de conocer las necesidades de hoy y capturar identidades desde una perspectiva social, no desde un mero proceso de planeamiento. Aunque actualmente ya se pueden observar cambios en el planeamiento, el objetivo del documento es ayudar a fomentar ese cambio de paradigma y de percepción a la hora de hacer espacio público. Aprender a lidiar con la intervención de otras disciplinas en el espacio público y partir de las necesidades de los ciudadanos poniendo al hombre como punto de partida, es esencial para ir transformando de manera positiva el entorno urbano y proveer a la sociedad de una mejor calidad de vida.

1.3 Base metódica

1. Lectura, entendimiento y recopilación de información sobre la dimensión social del espacio público. Para ello hemos leído las siguientes obras, “Ciudades para al gente” de Jan Gehl, “Urbanism without effort” de Charles. R. Wolfe.
2. Selección de la obra a estudiar y recopilación de material documental ya existente sobre la evolución histórica del espacio en cuestión para su entendimiento y posterior manejo a la hora de interpretar el lugar, con la ayuda de la siguiente obra, “La plaza de la Encarnación y el laberinto” del COAS.
3. Visita al lugar propuesto para realizar nuestra propia interpretación de éste, comprender el espacio y poder realizar el desarrollo del trabajo y elaborar a posteriori unas conclusiones propias. Todas las fotos elaboradas en el análisis del trabajo son elaboración propia.

DESARROLLO

2. INTRODUCCIÓN TEÓRICA

A lo largo de la historia, el espacio público ha evolucionado considerablemente debido a la evolución y el desarrollo de la tecnología y la industria. En esa secuencia lineal de tiempo encontramos periodos que supusieron puntos de inflexión en la historia, que han marcado el porvenir del espacio público y han supuesto una transformación radical de éste, especialmente con la influencia de otras disciplinas en el planeamiento, como el comercio, el turismo, los medios de comunicación, los cuales han contribuido a modificar el significado del espacio público.

Para entender el por qué del espacio público y la necesidad de éste, se aborda el tema a partir de un punto de inflexión en la historia, la llegada del Movimiento Moderno, que supuso un cambio radical en la concepción del espacio urbano. Se contempla el conflicto en el paso de la realidad histórica a la nueva realidad contemporánea.

La introducción teórica que se expone a continuación, va a ser el punto de partida del caso práctico, la Plaza de la Encarnación.

2.1. REALIDAD HISTÓRICA VS. REALIDAD CONTEMPORÁNEA

Espontaneidad vs. Planeamiento urbano

Las ciudades tradicionales y orgánicas crecieron sobre la base de actividades diarias. El transporte se realizaba a pie y el conocimiento de las cosas se adquiría a través de la experiencia. En este contexto, la calle emerge como el espacio público primordial brindando a las ciudades un canal estructurador donde confluyen la movilidad personal y comercial y la integridad social. En las calles es donde la sociedad interactúa de forma espontánea, aparentemente sin esfuerzo. Se trata de “Urbanism Without Effort”¹.

“Urbanismo sin esfuerzo” es lo que ocurre de manera natural cuando la gente se congrega en las ciudades, basado en las relaciones innatas entre las personas y el espacio urbano circundante. (Charles R.Wolfe, 2013, p.12)

Hasta 1960, la vida urbana era una parte vital y se daba por sentado que las ciudades se construían para la gente. El constante crecimiento urbano y la llegada del Movimiento Moderno fueron una doctrina influyente a la hora de construir ciudad, y se comenzó a delegar el desarrollo de las ciudades a los planificadores profesionales. Se operó sin tener en cuenta cómo las estructuras físicas influían sobre el comportamiento humano.

Durante el siglo XX, la ciudad moderna consistió en un conglomerado donde conviven viejas estructuras históricas y antiguas formas de vida junto con las nuevas estructuras del capitalismo y la técnica. Al inicio del siglo XXI, estas estructuras tradicionales desaparecen ante el increíble desarrollo e innovación de la industria y el consumo. Lo viejo empieza a carecer de valor, mientras que lo nuevo resulta más atractivo.

Con el afán de impresionar a la sociedad y seguir las últimas tendencias, se construyen edificios y espacios monumentales fuera de la escala del hombre, que en la mayoría de los casos han dado lugar a espacios obsoletos o en desuso dentro de la ciudad, puesto que las personas se sienten ajenas e incómodas ante ellos. Este modo de proceder, acaba con la autenticidad y la identidad de los espacios urbanos, propia de los espacios tradicionales donde las relaciones entre los ciudadanos se daban de forma natural.

Seguirán prevaleciendo tipos históricamente consagrados como la polis griega, la civitas romana, la town anglosajona y la medina musulmana; pero la ciudad moderna, hija del desarrollo tecnológico, resulta hasta el momento como algo abortivo y frustrado. Lo que caracteriza a la ciudad contemporánea es precisamente su desintegración. Es una ciudad fragmentaria, caótica, dispersa. El hombre en su jornada diaria sufre tan contradictorios estímulos que él mismo acaba por encontrarse totalmente desintegrado. (Fernando Chueca Goitia, 1998, p.53)

En los últimos años, la vida urbana pasó de ser parte de una tradición a convertirse en un aspecto que depende enteramente de un adecuado proceso de planeamiento, donde ha primado la arquitectura como monumento en vez de la calidad del espacio urbano, creando un gran rechazo a la sociedad. Uno de los grandes temas de debate actuales es el siguiente: ¿Cómo el planeamiento puede lograr lo que solía ocurrir de forma natural?

Si pensamos en la estructura compacta de las ciudades medievales, sustentada a partir de sus trayectos cortos, sus plazas y sus mercados, podemos apreciar como estas características del trazado de la ciudad enfatizaba su carácter público de centro comercial y dedicado a la artesanía. El contexto y el trazado de la ciudad propiciaba unos patrones de uso determinados, por lo tanto, es posible afirmar que el planeamiento urbano es capaz de definir patrones de comportamiento concretos, es decir, la conducta y actividad humana están ligadas al proceso de planeamiento. Por ejemplo, la peatonalización de una calle alienta a las personas a ir andando, la colocación de bancos en un espacio fomenta que la gente se siente, etc. “Es cuestión de invitar al usuario a nuevas formas de utilizar el espacio público.” (Jan Gehl, 2014, p.10)

Para que un espacio público funcione es necesario entender las bases históricas de las ciudades, centrarse en los antecedentes históricos de las interacciones humanas y el urbanismo, en vez de en planos, modelos y apariencias. El reto actual es implementar estas bases atendiendo a las necesidades de la sociedad con la mentalidad de hoy. El contexto y la historia juegan un papel fundamental en el grado de éxito de los espacios urbanos, por lo que ir hacia atrás a los primeros principios es necesario para inspirar la evolución de nuestras ciudades. Asimismo, es necesario entender el lugar a partir de la interpretación individual del usuario, nuestra propia percepción del espacio es fundamental para crear

espacios duraderos y de gran calidad.

Expertos, especialistas y profesionales pueden ayudar a recopilar información y a ofrecer teorías para explicar las relaciones humanas, pero ninguno de ellos puede sustituir cada una de las interpretaciones humanas que nos llevan a nuestras propias conclusiones. (Charles R.Wolfe, 2013, p.35)

La cuestión del individuo como punto de partida es esencial para la calidad urbana y la prosperidad de las ciudades.

La dimensión humana vs. Las ideologías del planeamiento y la invasión del automóvil

Hasta 1960 se daba por hecho que las ciudades se construían para la gente, y la vida urbana era indispensable. Con la llegada del Movimiento Moderno, los automóviles invadieron las ciudades, el aumento del tráfico rodado pasó a ser primordial y la dimensión humana fue minimizada, por no decir desaparecida. Las fuerzas del mercado y las tendencias arquitectónicas del momento, dejaron de hacer hincapié en las relaciones humanas y en los espacios comunes de la ciudad, para centrarse en los edificios individuales, aislados y exentos a una escala sin precedentes. El lugar tradicional que ocupaba el espacio urbano como sitio de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades se ha reducido considerablemente y en algunos casos ha llegado a desaparecer.

Se empezó a delegar el desarrollo de las ciudades a urbanistas profesionales, surgieron los “planificadores de tránsito”², los cuales aseguraban las mejores condiciones urbanas para los automóviles en vez de para las personas. En este periodo, prima la “arquitectura espectáculo”³, dando inicio así a un proceso que acabó eliminando la posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana.

El espacio público se configura de manera que minimiza la conectividad y los movimientos de las personas, privilegiando al transporte rodado, dejándole a la movilidad peatonal caminos marginales sin planificar y a la sociedad sin espacios donde localizar infraestructuras ni servicios.

El aumento masivo del automóvil y la ideología urbanística del Movimiento Moderno que separaba los usos dentro de las ciudades y fomentaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades. (Jan Gehl, 2014, p.26)

Las nuevas áreas urbanas que todavía hoy podemos ver en algunas ciudades, eran una colección de edificios dispuestos aleatoriamente entre estructuras de aparcamiento y grandes autopistas. Caminar, transportarse en bicicleta y encontrarse con otros en un espacio urbano, no formaban parte de estas visiones, la dimensión humana no era una prioridad sino todo lo contrario. Un buen ejemplo serían los diagramas de Le Corbusier de esta época⁴.

Con el propósito de hacerle frente al intensivo y cada vez más difundido uso del automóvil, se empezó a destinar todo espacio libre para el tránsito y el estacionamiento. Evidentemente, realizar nuevos caminos fomenta que la sociedad se compre más vehículos, por lo que en pocos años, la cantidad de automóviles en las ciudades era alarmante, provocando una considerable degradación urbana.

En definitiva, las ideologías del Movimiento Moderno impulsaron la construcción de proyectos individuales con un lenguaje muy complejo, pensados para impresionar desde la distancia, donde planificadores y arquitectos parecían estar tan confundidos y fuera de práctica cuando se trata de abordar la escala del hombre. En este panorama, es evidente la necesidad de una nueva dimensión del planeamiento, la dimensión en este periodo olvidada, la dimensión humana. Poner las necesidades de la población que usa y vive las ciudades por delante de todo, es una tarea primordial, al igual que reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital para lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática.

A partir de las últimas décadas, empiezan a aparecer estrategias urbanas que indican una nueva dirección tras años de negligencia, asumiendo la necesidad de la vida urbana y el papel esencial de las personas a la hora de hacer ciudad. Se mejoran las condiciones de circulación para los peatones, al no darle prioridad al transporte rodado, con el desmantelamiento de grandes vías de circulación y la peatonalización de éstas⁵. El interés por construir complejos urbanos de uso mixto junto a la mejora de las condiciones para los ciudadanos es un gran avance, pero aunque se han disminuido las facilidades para los automóviles en numerosas ciudades, se necesita un esfuerzo mayor.



Congestión de automóviles. Irlanda



*Edificios propios del Mov. Moderno, Suecia
Ciudades para la gente, 2014, Jan Gehl*

2.2 CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA A LA HORA DE DISEÑAR UN ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD

A la hora de pensar en diseñar ciudades para la gente, el punto lógico de partida es concentrarse en la movilidad y en los sentidos del hombre, ya que de ellos depende la capacidad biológica de las personas para comunicarse y realizar actividades dentro del espacio urbano.

Un espacio público de calidad provee conectividad y acceso físico, protección y seguridad, cobijo y aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar, oportunidades para congregarse.

Existe una relación directa entre fomentar un comportamiento y ver un cambio en los patrones de uso de una ciudad⁶. Por lo tanto, atender a unos conceptos generales a la hora de hacer espacio público es de gran utilidad para mejorar la calidad urbana de nuestras ciudades y proveer a la sociedad una mejor calidad de vida.

La importancia de la percepción y la escala

Una escala pequeña de distancias cortas crea ciudades intensas, cálidas y excitantes, en cambio, lugares de gran escala con rutas de tránsito distanciadas unas de otras dan como resultado un ambiente urbano formal, frío e impersonal. La conexión entre la distancia, la intensidad, la cercanía y la calidez tiene una relación interesante cuando se trata de experimentar la ciudad y el espacio urbano.



*Plaza de Doña Elvira, Sevilla, España
Fotografía propia*



*Brasília, Brasil
Ciudades para la gente, 2014, Jan Gehl*

En espacios y edificios grandes por lo general no hay mucho que experimentar, al estar fuera de nuestro entendimiento, comodidad y bienestar. Sólo funciona bien la escala pequeña, donde la vida ocurre y se desarrolla desde siempre a pie, gracias a sus trayectos cortos y distancias cómodas.

La necesidad de construir respetando la escala del hombre es más que obvia. El desafío consiste en lograr que los principios fundamentales que guían la escala humana se acoplen naturalmente al entramado urbano. “Negar la escala humana no puede ser nunca una opción, al ser las ciudades concebidas para la gente.”(Jan Gehl, 2014, p.59)

La gran mayoría de las nuevas áreas urbanas son resultado de la falta de entendimiento y de respeto por la escala humana. Mientras que la ciudad histórica era una ciudad materializada en una escala acorde con los sentidos de los seres humanos, las recientes áreas urbanas han sido construidas en dimensiones que las personas sienten como ajenas e incómodas.

La irrupción del automóvil y el tráfico rodado han sido factores decisivos en crear confusión en torno a los conceptos de la escala y las proporciones dentro de las ciudades. Tanto los automóviles como el tránsito representan problemas desde hace 50 años para el planeamiento urbano. Desde entonces, la escala y el sentido de la proporción comenzaron a adaptarse a un escenario dominado por los automóviles, conocida como la época de la escala destrozada⁷. En la actualidad, el cambio de paradigma ha propiciado un cambio en la manera de entender y percibir la ciudad, aceptándose que funciona mejor la escala pequeña.

Si queremos construir ciudades seguras, sanas, vitales y sostenibles, es indispensable conocer en profundidad cómo funciona la escala humana y cómo se relaciona con las otras proporciones con las que entra en juego.

La búsqueda de ciudades vitales, seguras, sanas y sostenibles

Se necesita transformar la política de acción del planeamiento urbano. Lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, salubridad y sostenibilidad, es esencial para mejorar la calidad de vida de las ciudades y su proyección futura.

LA CIUDAD VITAL

La vida urbana debe ser entendida como un proceso, un proceso que se retroalimenta. Las personas buscan a otras personas, uno más uno se convierte rápidamente en más de tres, se sienten naturalmente atraídas por la presencia de otros y por los lugares donde hay actividad. Aunque no se trata de la cantidad de gente sino de la sensación de que ese lugar esté poblado, de que la gente lo usa y del tiempo que pasan en el espacio público. La permanencia en el espacio da lugar a ciudades vitales. Cómo se desarrolla nuestra vida en el espacio urbano tiene un impacto significativo en la forma en la que percibimos ese espacio. “Una calle sin vida es como un teatro vacío, algo está fallando en la producción del espectáculo ya que no hay público.” (Jan Gehl, 2014, p.62)

Las nuevas áreas urbanas cuentan por lo general con poca población, en comparación con la cantidad de población que habitaba hace 100 años en las ciudades. Actualmente, se construyen espacios públicos de dimensiones exageradas, mientras las personas buscan recorridos cortos y lógicos, espacios pequeños y una jerarquía espacial urbana clara.

Las ciudades vitales necesitan una combinación entre un espacio urbano compacto y atractivo de usar, y una cierta masa de gente que esté dispuesta a usarlo, una densidad razonable y un espacio urbano de buena calidad. En ciudades antiguas podemos observar el equilibrio entre una correcta densidad y un buen espacio urbano.

Las viviendas dentro de edificios que tienen entre dos y tres plantas desarrollan una mayor vida urbana y social que la que practican en edificios más altos. Construir edificios altos para conseguir una alta densidad constructiva y un espacio público de poca calidad no es una receta adecuada para crear una ciudad vital. (Jan Gehl, 2014, p. 68)

Otras cuestiones de igual importancia a tener en cuenta para crear ciudades vitales son las siguientes:

– El tránsito. A alta velocidad se ven pasar muchas cosas que rápidamente se pierden de vista, por lo que un tránsito veloz da lugar a ciudades sin vida. Por lo tanto, una menor velocidad resulta en ciudades más vitales, al dar la oportunidad de interactuar y relacionarse, detenerse, sentarse, etc.

– La condición de los bordes. El tratamiento de los bordes de una ciudad, concretamente de las plantas bajas de los edificios, ejerce una influencia decisiva en la vida urbana. Hoy en día para incitar a las personas a caminar, se necesitan atractivos que ofrecer. Los bordes son concebidos como lugares donde la ciudad se encuentra con los edificios, como zona de intercambio, de interacciones y de permanencia, es decir, como zona de experiencia. Juegan un papel fundamental a la hora de dar vitalidad al espacio urbano, por lo que se necesitan bordes blandos, bordes con actividades en las plantas bajas, con fachadas activas transparentes. Ver lo que ocurre en el interior de los edificios mejora la vida urbana.

Si un complejo es interesante y atractivo a la altura de los ojos, entonces toda la zona lo será. Por lo tanto, concéntrate en que el borde sea un lugar rico en detalles donde la gente se sienta bienvenida, y no te desvivas por lo que ocurre en los pisos más altos, ya que son menos importantes, tanto funcional como visualmente. (Jan Gehl, 2014, p. 82)

Cuando los bordes funcionan bien, ayudan a retroalimentar el círculo de la vida urbana. Las actividades se complementan entre sí, el número de experiencias posibles aumenta, los paseos peatonales se vuelven más seguros y las distancias parecen acortarse. Sin embargo, si no cumplen su función, si no son activos, el espacio comprendido dentro de ellos nunca cobrará vitalidad.

– La escala y el ritmo. La vitalidad se consigue con una escala compacta, respetando la escala del hombre, repleta de puntos de interés y unidades estrechas. Las fachadas con ritmo vertical dan lugar a paseos más interesantes y dinámicos.

- Uso mixto. Proporcionar distintas oportunidades y experiencias interesantes.
- La materialidad. La textura y los detalles hacen atractivos el espacio, otorgan la personalidad e identidad que caracteriza a los espacios públicos y les diferencia unos de otros.
- La densidad constructiva. Es un prerequisite para la existencia de una vida urbana vital. A más densidad, más bienvenida se siente la gente. “Es más útil y más usado un metro cuadrado pegado a la casa que diez metros cuadrados a la vuelta de la esquina.” (Jan Gehl, 2014, p.88)

LA CIUDAD SEGURA

Una cualidad urbana fundamental es sentirse seguro dentro de la ciudad. Para crear ciudades acogedoras que funcionen bien, es necesario lograr que sea seguro caminar dentro del espacio urbano, donde cobra gran importancia tanto la sensación de seguridad como la existencia de seguridad real. La inseguridad y el miedo son sensaciones cotidianas en numerosas partes del mundo, ciudades que necesitan rejas, cámaras, barrotes. Enfocar el futuro del espacio público hacia una ciudad segura, una ciudad abierta de calidad, es necesario.

En situaciones de tránsito mixto (muy usual hoy en día), las calles tienen que dar prioridad a los peatones o crear carriles segregados claramente delimitados para cada uno. Los peatones pueden convivir perfectamente junto a otros medios de transporte, siempre y cuando quede perfectamente claro que los que circulan a pie tiene prioridad sobre los otros; o si conviven a igualdad de condiciones, los carriles se limitan con bolardos, vegetación, cambios de nivel, etc. Proporcionando a los usuarios la seguridad necesaria para el disfrute del espacio público.

Las ciudades más seguras son las ciudades con mayor vitalidad urbana, donde existe una vida urbana de calidad gracias a la existencia de bordes blandos, llenos de actividad. Edificios con vida interna hacen que la calle sea más segura sobre todo cuando oscurece. Al anochecer, la luz artificial del interior de los edificios junto con el alumbrado público ayuda a aportar seguridad a la ciudad.

LA CIUDAD SANA

Contribuir a la salud de la sociedad mejora la calidad del espacio urbano. Se debe alentar y estimular a las personas al tránsito a pie o en bicicleta, evitando el sedentarismo. El ejercicio debe ser una opción, una oportunidad en todo espacio público actual. Evolucionar de la cultura del automóvil a la cultura de la bicicleta es un gran ejemplo de ciudades saludables y sostenibles⁸.

LA CIUDAD SOSTENIBLE

Ante el agotamiento de recursos no renovables, la contaminación atmosférica ascendente, las emisiones de CO² y la amenaza ecológica, se hace inminente la necesidad de una política sostenible.

Fomentar la “movilidad verde”⁹ es el modo más eficiente de lograrlo. Tener un buen sistema de transporte público y una atractiva red de espacios públicos son dos caras de una misma moneda necesaria para que los usuarios se sientan atraídos a utilizar estos medios de transporte y a su vez se sientan seguros y cómodos yendo de un medio de transporte a otro. Crear ciudades peatonales y ciclistas es lograr una mayor sostenibilidad.

Otro concepto de sostenibilidad es la sostenibilidad social, cuyo objetivo es lograr que los diversos grupos sociales que conviven en la ciudad tengan las mismas oportunidades para acceder al espacio público y desplazarse a través de él.

En los últimos años, el interés por la dimensión humana dentro del planeamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejorar la calidad urbana. Tener en cuenta estas cuestiones son la inversión primordial para inspirar una correcta evolución de las ciudades.

El precio de incorporar la dimensión humana es tan bajo que cualquier ciudad del mundo puede realizar inversiones en esta área, independientemente de su estado de desarrollo y de su capacidad económica. (Jan Gehl, 2014, p.7)

La planificación urbana debe empezar por las personas en todas las partes del mundo, primero la vida, luego el espacio y por último los edificios. La dimensión humana ha de ser el punto de partido universal.

El ejemplo inspirador de Venecia

En sus casi 1000 años de historia ha funcionado siempre como una ciudad peatonal y continúa siendo una de las pocas ciudades del mundo que aún depende del tránsito a pie, principalmente porque sus calles estrechas y sus numerosos canales impidieron que los automóviles pudieran ingresar en ella. En la Edad Media, Venecia era la ciudad más grande y rica de Europa. Esto, combinado con el hecho de que a lo largo de los siglos la ciudad se fue moldeando y adaptando al uso peatonal, hace que sea un modelo paradigmático de lo que es la dimensión humana.

Venecia lo tiene todo: una densa estructura urbana, distancias cortas a recorrer, espacios magníficos, un alto grado de uso mixto, locales llenos de actividad abiertos a la calle, una arquitectura de alto nivel; todo resuelto en una escala humana, a nivel del hombre.

Su estructura urbana compacta siempre alberga multitudes. Aunque tenga calles, plazas y callejones de todos los tamaños, su estructura básica es muy simple. El grueso de la ciudad se concentra alrededor de una serie de calles principales que conectan los destinos más importantes, mientras que las plazas se ordenan de manera jerárquica, de mayor a menor. Toda Venecia está construida sobre una trama sencilla, que asegura los trayectos más cortos entre destinos y aporta una gran seguridad a las personas. Siguiendo esta lógica, se pueden entonces ubicar las tiendas, los restaurantes, los monumentos y los servicios públicos en los lugares que probablemente atraigan mayor cantidad de personas. Las distancias peatonales a recorrer se convierten así en toda una experiencia, la gente camina lentamente ya que hay muchos atractivos que incitan al peatón a quedarse. De esta forma se combina lo placentero con lo útil, y todo a pie.

En el interior de Venecia solo es posible transportarse a pie o en góndola. El paso de un medio de circulación lento a uno veloz ocurre exclusivamente en los límites de la ciudad y no en las puertas de las casas. Este es un concepto interesante a tener en cuenta cuando se habla del objetivo de crear urbes seguras, sanas, sostenibles y vitales.

Por el contrario, nuestras urbes contemporáneas, diseñadas para acomodar automóviles, contienen más gente pero el tráfico se mueve mucho más rápido. A su vez, hay pocas personas que se quedan en cada lugar. Los automóviles desaparecen de nuestro campo visual casi al mismo tiempo que entran. Esto también ayuda a explicar por qué hay tan pocas



cosas que experimentar. Un tránsito veloz resulta en ciudades sin vida como ya hemos visto en el apartado anterior.

Antes de la aparición de los automóviles, las ciudades antiguas eran todas urbes TOD¹⁰ que funcionaban bien como Venecia, donde el transporte público se resuelve a través de transbordadores, que cubren numerosas rutas con paradas frecuentes, creando así una fina y compleja red de transporte. Ningún destino está a más de 200-300 metros de la parada más cercana del transbordador, aunque es fácil caminar 20.000 pasos por día en Venecia, sin que se considere que uno ha recorrido una gran distancia. Es tan grande la riqueza sensorial y tan impresionante el espacio urbano circundante que la experiencia pasa desapercibida.

En ciudades peatonales como Venecia, el nivel de ruido es muy bajo. En estas condiciones, se puede mantener una conversación, incluso a distancia. Al dar un paseo por Venecia, es llamativo el silencio con el que uno se encuentra. Una importante cualidad para una ciudad es que sea posible mantener una charla y percibir los sonidos que hacen a la actividad humana. En el resto de ciudades prácticamente, caminar por una calle llena de vehículos es una experiencia completamente distinta. El ruido de los automóviles, de las motos y, especialmente, de los autobuses y de los camiones se dispersa debido al rebote contra las fachadas, creando así un altísimo nivel de ruido constante que hace que sea muy difícil mantener una conversación.

Venecia es una ciudad hecha a escala de los 5 km por hora, donde se encuentran espacios pequeños, finos detalles y mucha gente. Es una ciudad que ofrece una gran variedad y riqueza de experiencias sensoriales. Si lo comparamos con las grandes ciudades actuales, Dubai por ejemplo, es una ciudad construida a escala de los 100 km por hora: espacios amplios, una cartelería de gran tamaño, edificios imponentes y un alto nivel de ruido.

A lo largo de los siglos, Venecia ha ofrecido un escenario sofisticado para el desarrollo de la vida urbana, y continúa haciéndolo actualmente, lo que resulta en una gran invitación a caminar. Las personas entran en contacto con una vida urbana compleja y versátil, donde las condiciones son óptimas tanto para caminar como para detenerse y quedarse en ciertos lugares. Esta serie de patrones urbanos también pueden encontrarse actualmente en Copenhague, Lyon, Melbourne y otras ciudades, grandes y pequeñas, que en las últimas déca-

das han mejorado significativamente las condiciones para el desarrollo de la vida urbana. A diferencia de Venecia, los cascos urbanos de estas ciudades no representan la añorada nostalgia por un pasado idílico, son ciudades contemporáneas con economías sólidas y grandes poblaciones, que además cuentan con una gran variedad de servicios. Lo más notorio de ellas es que reflejan el creciente entendimiento de que las ciudades deben ser diseñadas para fomentar el tránsito peatonal y la vida urbana. Estas urbes reconocen el impacto que la circulación a pie o a bordo de una bicicleta tiene para la salud y para el crecimiento sostenible de una ciudad. A su vez, admiten la importancia del espacio público como un lugar atractivo, informal y democrático para los residentes del siglo XXI. Hacia este tipo de ciudades hay que dirigir el planeamiento urbano de todas las ciudades.

En Venecia hay un notable nivel de actividad, si bien la cantidad de población ha decrecido enormemente. El porqué de esto reside en que la ciudad, al no haber cambiado en absoluto, no es capaz de ofrecer todos los servicios que la sociedad demanda en la actualidad. La falta de instalaciones y equipamientos imposibilita a las personas, sobretudo a familias, a vivir en el centro histórico de Venecia, viéndose obligados a trasladarse a la periferia. En Venecia es fácil decir que “solo hay una cosa mejor que el tránsito lento, y eso es la ausencia de tránsito.” (Jan Gehl, 2014, p.89)

A pesar de ello, Venecia es un ejemplo único aunque también utópico de ciudad urbana de calidad.

DESARROLLO

3. CASO PRÁCTICO: LA PLAZA DE LA ENCARNACIÓN

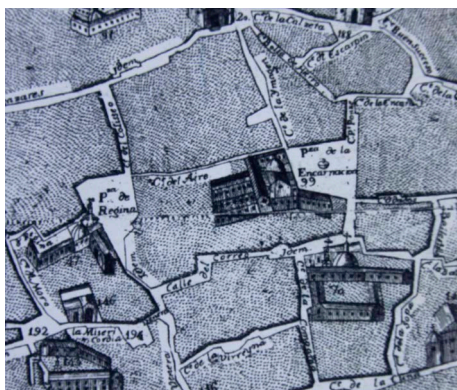
3.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA PLAZA DE LA ENCARNACIÓN

¹¹A finales del siglo XVIII, Sevilla mantiene inalterable la estructura urbana establecida a lo largo de la Baja Edad media. Su tejido urbano, de origen medieval, se caracteriza por su consolidado caserío de baja altura y escasa calidez constructiva, en el que sobresalen multitud de iglesias, conventos, monasterios y mansiones señoriales.

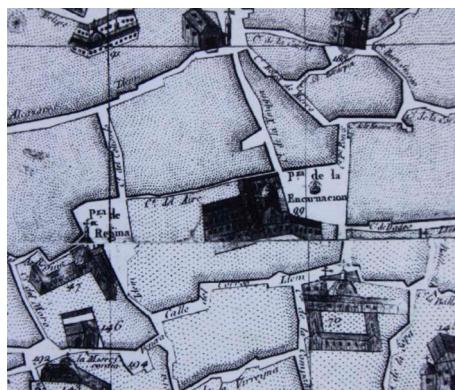
La primitiva plaza de la Encarnación es hasta 1810 un espacio libre e irregular que sirve de antesala al convento de las religiosas Agustinas Recoletas de la Encarnación. Inicialmente esta plaza se trataba tan solo de una dilatación previa al convento, de dimensiones bastante reducidas, en cuyo centro se coloca en 1720 una fuente. Según la describe Matutes en sus Anales (1720), “era una plaza desempedrada para que con más comodidad los caballeros se adiestrasen en el arte de la jineta”. (R. Vioque, I.M. Vera, N. López, 1987,p.62)

Otras instituciones religiosas se sitúan en las inmediaciones de la manzana, como la Casa Comunidad de Regina-Angelorum, cuya plaza enfrentada al convento es similar a la plaza de la Encarnación, la cual correrá la misma suerte y el mismo destino que la plaza objeto de estudio. La calle del Aire, la Plaza de Regina y la calle del Correo, formarían los límites de la manzana conventual.

La plaza en sus inicios responde a la tipología de espacio urbano conocido en Portugal con el nombre de “largo”¹². Se trata de la ampliación de una vía urbana o calle que se produce para referenciar una edificación singular, en este caso los conventos de la Encarnación y de Regina. En Sevilla encontramos otros muchos ejemplos de este tipo de espacios urbanos, como es la plaza de San Francisco.



Plano de Olavide, Sevilla 1771



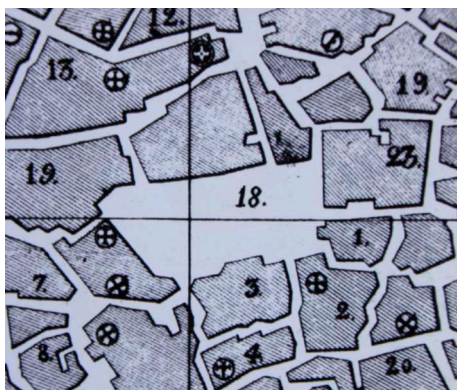
Plano de López de Vargas y Machuca
Sevilla 1788

Con la llegada de los ejércitos de José I Bonaparte y el inicio de la dominación francesa (1810-1812) se anuncia, en 1810, el derribo de los conventos para la formación de las plazas públicas de la ciudad, entre ellos el convento de Regina y de la Encarnación. En este periodo se realiza por ejemplo la plaza de la Magdalena, la plaza de Santa Cruz y la plaza de San Pedro.

La formación de una gran plaza en el sector de la Encarnación a imitación de las Plazas Mayores de Madrid o Salamanca, no se hizo posible debido al giro tomado en los acontecimientos políticos y la inmediata salida del gobierno francés¹³.

En esta época, Sevilla vive una situación de declive urbano, social y económico debido a las secuelas de la guerra, la pérdida del monopolio del Tráfico de las Indias y en consecuencia la desaparición de su puerto fluvial. Por lo tanto, el recinto de la Encarnación aparece como un enorme solar abandonado, un gran vacío urbano en el cual fueron asentándose pequeños mercaderes y algunos precarios servicios públicos. Las condiciones de los diversos puestos de venta de subsistencia establecidos en el solar de la Encarnación, desencadenaron una alarmante situación de degradación higiénica y conservación en el recinto, por lo que en 1814, el Ayuntamiento decide poner solución a este asunto centralizando el Mercado de Abastos en el vacío de la Encarnación.

A pesar de la mala coyuntura económica, se inició la construcción de la propuesta de Cayetano Vélaz, inaugurado en 1820. El primer mercado gozaba de un cierto carácter permanente con la edificación de puestos de venta organizados en un conjunto de cajones de madera. Al cabo de unos años, el mercado presentaba un aspecto deplorable debido a las pésimas condiciones higiénicas que presentaba, demandando la realización de un nuevo proyecto.



*Plano de José Herrera y Dávila
Sevilla 1832*



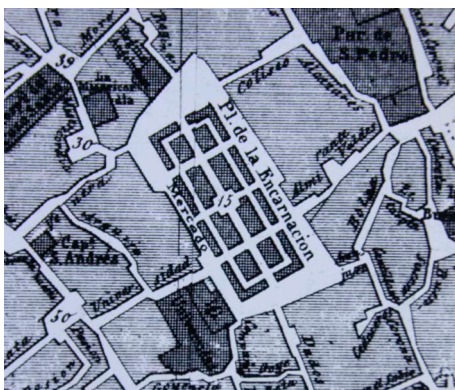
*Plano de José Herrera y Dávila
Sevilla 1848*

No es hasta la llegada de José Manuel Arjona, asistente de la ciudad de Sevilla en esta época, cuando las ideas de higiene y salubridad se hacen realidad. En 1833, impulsó la creación de un mercado municipal de abastos definitivo, mandando construir al arquitecto Melchor Cano un mercado labrado en fábrica, el cual es por primera vez representado en un plano de la ciudad en 1848. El Mercado de Abastos se trata de un conjunto rectangular de parcelas situado en el centro de la manzana, que se organizan en torno a una pequeña plaza con fuente central. El acceso al interior del recinto busca la continuidad y comunicación con el resto de las calles del entorno. Concretamente dispone de tres accesos en cada uno de sus lados mayores y uno en sus lados menores.

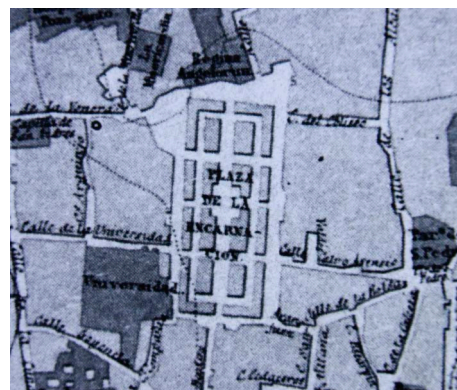
La ciudad se convierte en mercado. La Encarnación se convierte de este modo, en foco de atracción urbana y financiera, en el centro de comunicaciones de la ciudad, al ser el punto de encuentro de los dos grandes ejes comerciales de Sevilla, conformados de Norte a Sur por la actual calle Regina y Puente y Pellón, y de Este a Oeste por la calle Laraña y la calle Imagen.

Podemos apreciar en los planos de años posteriores como el Mercado se va a caracterizar por su rigurosidad geométrica en el centro histórico de Sevilla y la regularización de las alineaciones de la plaza hasta 1890, con la publicación del plano de Sevilla de Juan Talavera y de la Vega y Ricardo María Vidal y de Soto, donde se representa el ensanche que se produce en la calle José Gestoso con la creación de una pequeña plaza arbolada, y el ensanche en la entrada a la manzana de la calle Puente y Pellón.

En la Encarnación se planta arbolado siguiendo el perímetro rectangular del mercado, reforzando así sus límites y creando una separación física entre el mercado y las nuevas vías del tranvía. Las líneas del tranvía atraviesan la ciudad de Norte a Sur por el centro del



Plano de Álvarez Benavides
Sevilla 1868



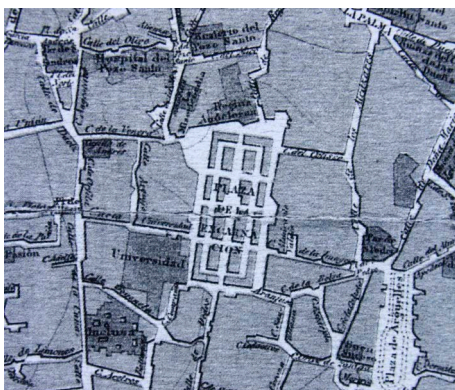
Plano del Estado Mayor del Ejército
Sevilla 1870

casco histórico, y de Este a Oeste siguiendo el gran eje comercial que atraviesa la plaza, reforzando así la consideración de núcleo central de la ciudad que alcanza el mercado de la Encarnación. Las vías del tranvía se disponen adaptándose al trazado viario existente lo que supone una consolidación más intensa de la trama urbana, imposibilitando futuras reformas.

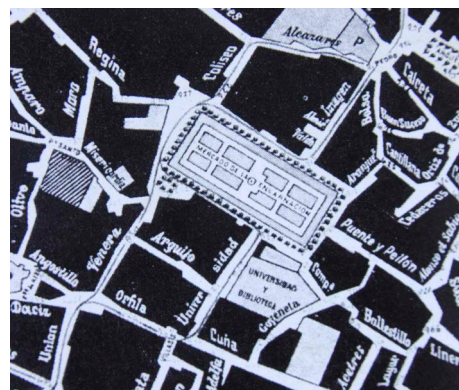
A finales del siglo XIX, la concentración de actividades comerciales en el entorno del Mercado y las ventajas de su posición central, desencadenó una serie de conflictos urbanos, a los que se intentó poner remedio con los sucesivos proyectos de reforma interior del centro histórico, en los que el tema principal a tratar fue la inadecuación de sus calles para el transporte de mercancías y paso de vehículos por el interior del casco urbano.

La necesidad de abrir el tejido urbano y permeabilizar el centro histórico, provocó a finales del siglo XIX, la elaboración de planes de reforma de las comunicaciones de la ciudad. Así el proyecto de Sáez y López de 1895 plantea un sistema de ejes ortogonales frente a la trama radial dominante del casco, y en el que una de las principales vías de comunicación constituye el eje transversal Este-Oeste que atraviesa la plaza de la Encarnación. El trazado del eje para el tráfico Este-Oeste plantea por primera vez la necesidad de demoler el mercado parcialmente y reordenar su construcción, para posibilitar el ensanche de Laraña-Imagen.

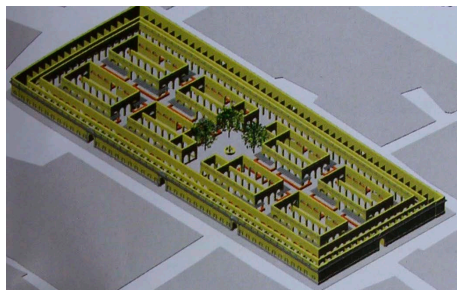
A pesar de la existencia de multitud de propuestas de reforma y ensanches, no se realizaron las dos arterias principales ortogonales para el tráfico cruzándose ambas en la plaza, se llevo a cabo exclusivamente el eje que atravesaba la plaza en sentido Este-Oeste (Puerta Osario-Estación de Plaza de Armas). La demanda del trazado de nuevos ejes viarios en



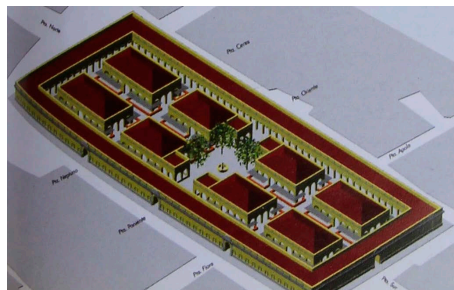
*Plano del Estado Mayor del Ejército
Sevilla 1884*



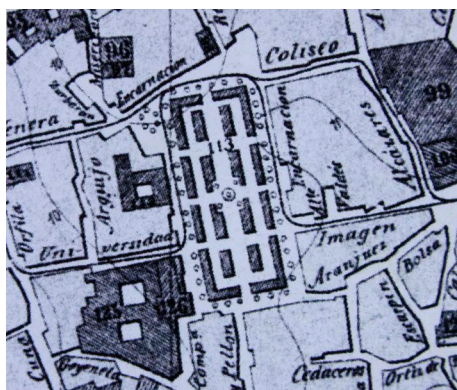
*Plano de Talavera y de la Vega
Sevilla 1890*



Estructura interna del Mercado
Modelo virtual A.Barrionuevo



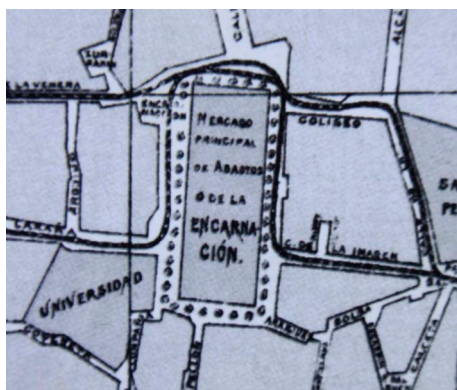
Conjunto de pabellones
Modelo virtual A.Barrionuevo



Plano de
Sevilla 1891



Plano de
Sevilla 1902



Plano de
Sevilla 1910



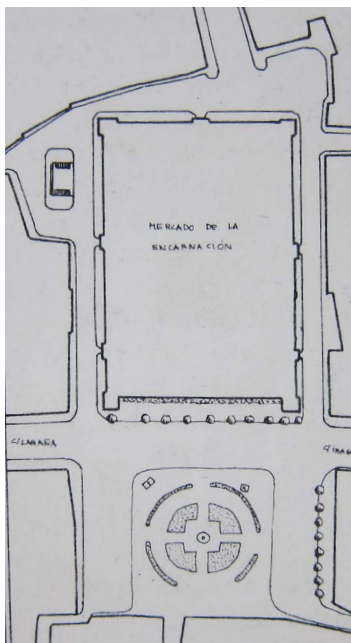
Plano de
Sevilla 1912

otros puntos de la ciudad donde la actividad comercial era también de gran envergadura, dio lugar al trazado del eje Norte-Sur atravesando por el centro del casco histórico no por la Encarnación. No obstante, la plaza de la Encarnación obtuvo el carácter de epicentro de la ciudad, no por sus arterias para el tráfico, sino por los ejes comerciales Norte-Sur y Este-Oeste que desembocaban en la plaza.

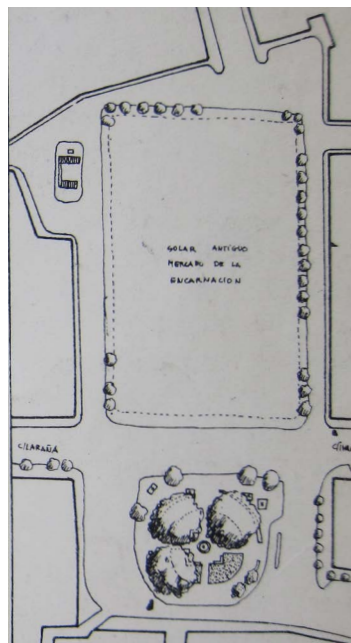
En los planos de este siglo podemos apreciar el interés específico en representar el esquema de circulación rodada en la ciudad, así como la red de tranvías, apoyada en el cruce del casco en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, y en la circunvalación de la ronda.

En 1848, se derriba la mitad Sur del mercado construyéndose una plaza de geometría circular, equipada con árboles y la antigua fuente del mercado, único elemento del que todavía hoy podemos disfrutar. En 1955, se realiza el ensanche de la calle Imagen y se abre, por fin, el eje Este-Oeste facilitando las comunicaciones y el transporte deseado.

En 1973 se derriba el Mercado de cara a su reforma debido al mal estado del mismo. El solar vacío resultante quedará en reserva para un futuro equipamiento, un futuro mercado de abastos.



Plaza de la Encarnación
1950



Plaza de la Encarnación
1983



Calle Imagen. Años 50
Fototeca Municipal de Sevilla



Calle Imagen. Años 50



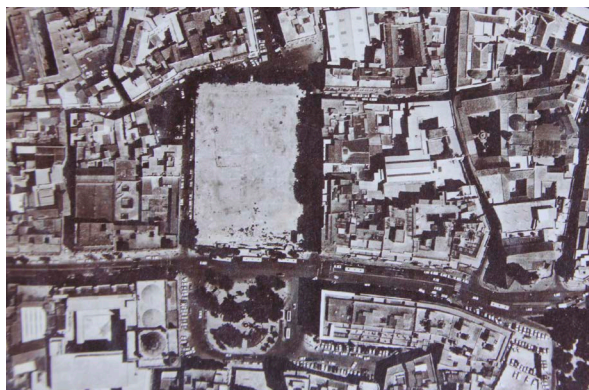
Derribo de la calle Imagen. Años 50



Ensache de la calle Imagen. Años 60



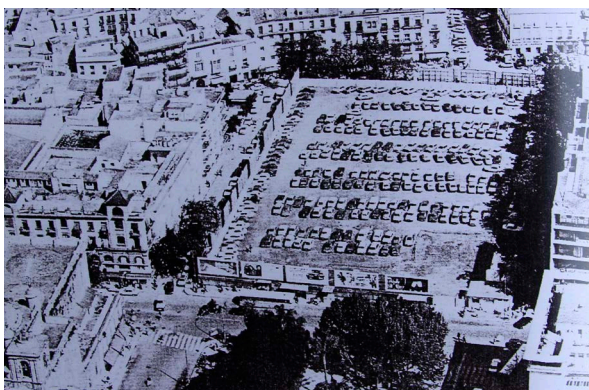
Resultado del ensache de la calle Imagen. Años 60
Foteca Municipal de Sevilla



Ortofoto de Sevilla 1973



Plaza de la Encarnación. 1949-1955



Sevilla 1975



Imagen aérea Sevilla 1992
Foteca Municipal de Sevilla

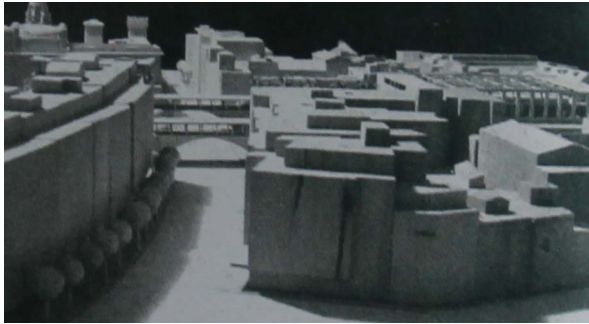
Las dificultades encontradas para hacer efectiva la construcción del mercado retrasa 30 años las obras de la plaza. En ese intervalo de tiempo, el solar resultante se usó como aparcamiento y parada de autobuses, mientras se presentaban numerosas propuestas de actuación:

- El PRICA de 1968 (Plan de Reforma Interior del Casco Histórico) de Luis Marín de Terán, el cual incentiva la desaparición de los edificios que no cumplieran las determinaciones higiénicas. Su posterior modificado, el PRICA DE 1981, propone radicales medidas protectoras de los edificios, se elabora el Plan Especial de la Encarnación de 1981.

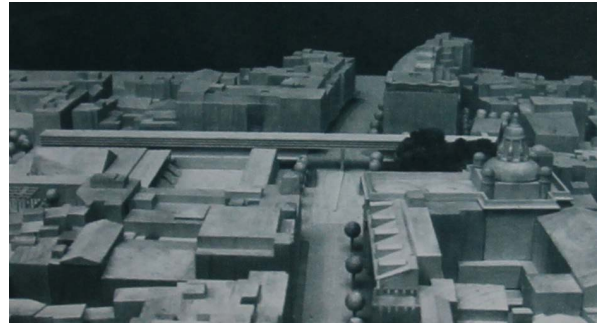
- Propuesta de Guillermo Vázquez Consuegra e Ignacio de la Peña (1981), cuya intención era desarrollar en la plaza la idea de un único lugar reconocible a los niveles formal, funcional y simbólico, en el que primase la actividad de mercado como principio unificador. Consideraban necesario contrarrestar el efecto fragmentador causado por la apertura del eje Laraña-Imagen, pero sin anular su función, por ello las propuestas presentan ese carácter lineal que intentan unificar ambos ámbitos.

- Propuesta de Enrique de Haro Ruiz (1995), según el Plan Especial de Reforma Interior de la Plaza de la Encarnación (PERI-C-7) del Plan General de 1987. La propuesta se basa en la creación de tres plazas dentro de la gran manzana, creando tres ambientes relacionados entre sí. La primera plaza es la preexistente en el extremo sur, concebida como ámbito de recepción de la calle Puente y Pellón; La segunda plaza es la Plaza del Mercado concebida como "plaza-patio" cubierta por una gran montera acristalada la cual da acceso al mercado en planta sótano; La tercera plaza es una plaza abierta y elevada para dar altura al mercado y separarse de la estación de autobuses obligada a instalar. El eje Laraña-Imagen debe ser asumido como punto de referencia en la organización de la propuesta al ser una realidad que no se puede maquillar.

- Propuesta de José Fernando Cellier (2002), encargada por la Unión Temporal de Empresas compuesta por Martín Casillas y Ficoan, tras la adjudicación de la reforma de la Encarnación a los mismos en 2001. Dicha propuesta fue presentada inicialmente por el arquitecto como Proyecto de Fin de Carrera en la convocatoria de 1997/98, dirigido por Antonio Barrionuevo Ferrer y Alfonso del Pozo Barajas. Al iniciar las excavaciones, el hallazgo de restos arqueológicos paralizan las obras y el gobierno anula la propuesta.



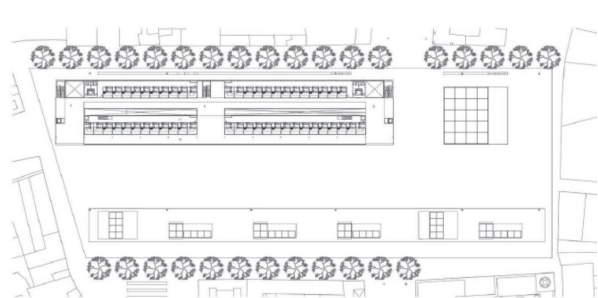
1ª Propuesta Guillermo Vázquez Consuegra, 1981



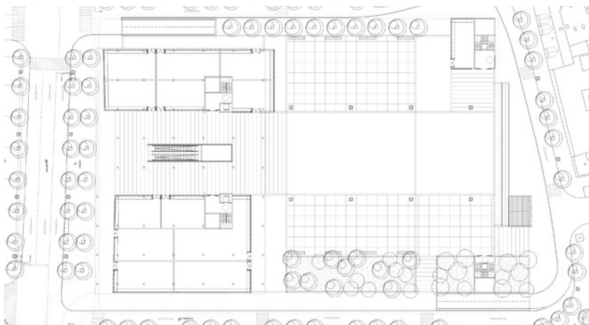
2ª Propuesta Guillermo Vázquez Consuegra, 1981



Propuesta Antonio de Haro Ruiz, 1995



PFC José Fernando Cellier, 1998



Propuesta Cellier, 2002



Propuesta José Antonio Carvajal, 2003



Restos arqueológicos, Sevilla 2003



Proyecto Metropól Parasol, Sevilla desde 2011
Google Earth

- Propuesta de Jose Antonio Carvajal (2003). Debido a la polémica causada por el aparcamiento subterráneo que planteaba el proyecto y la decisión del Ayuntamiento de mantener los restos hallados in-situ, se rechaza la propuesta.

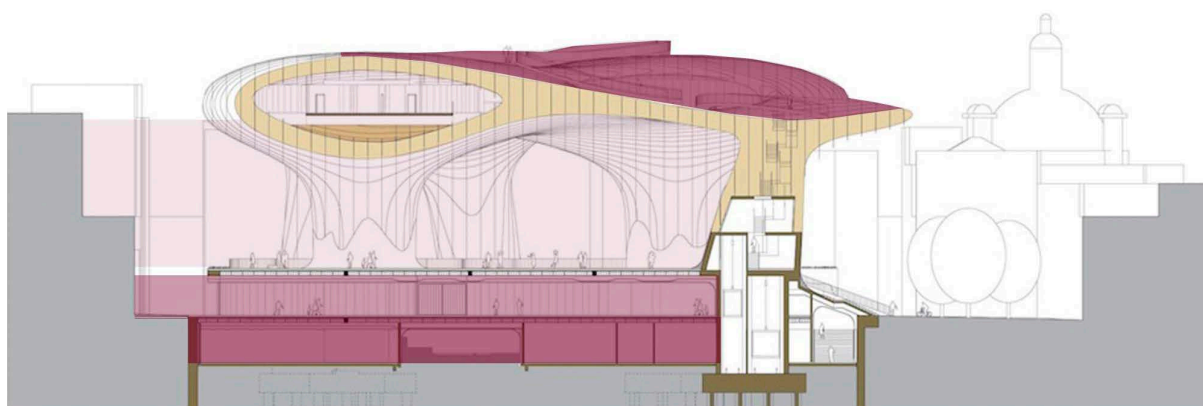
- Concurso internacional para la reordenación de la Encarnación (2004) convocado por el Ayuntamiento, en el que se establecía la necesidad de integrar la cripta arqueológica y un mercado en superficie en las propuestas, siendo la ganadora el Proyecto Metropol Parasol del arquitecto alemán Jurgen Mayer, inaugurado en 2011, el cual supuso la remodelación integral del espacio de la Encarnación y el fin del eterno abandono de la plaza.

3.2 ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO

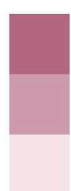
Se pretende analizar la plaza en cuestión, a partir de la manipulación de fotografías de la misma, identificando o no en ella los conceptos desarrollados en la introducción teórica. Se aplicarán también dichos conceptos en imágenes históricas, para así comparar las distintas etapas de su evolución, con el fin de elaborar a posteriori las conclusiones pertinentes.

Comparación pasado - presente

- El edificio actual. La privatización del recinto de la Encarnación
- El emplazamiento y la relación con sus inmediaciones
- La plaza de la Encarnación y la fuente del mercado



Sección AA'



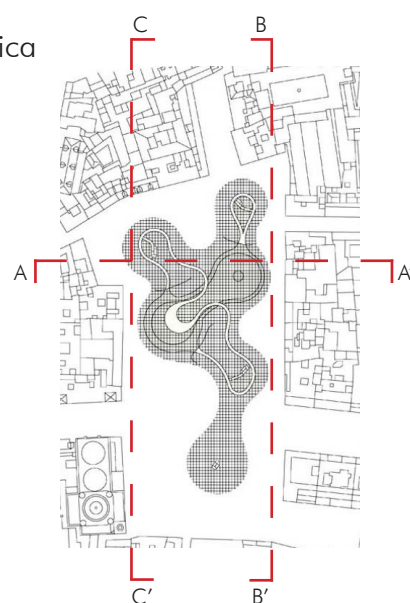
PRIVADO

Pasarelas-Mirador/ Cripta arqueológica

Mercado-Galería comercial

Plaza elevada

PÚBLICO



Sección BB'



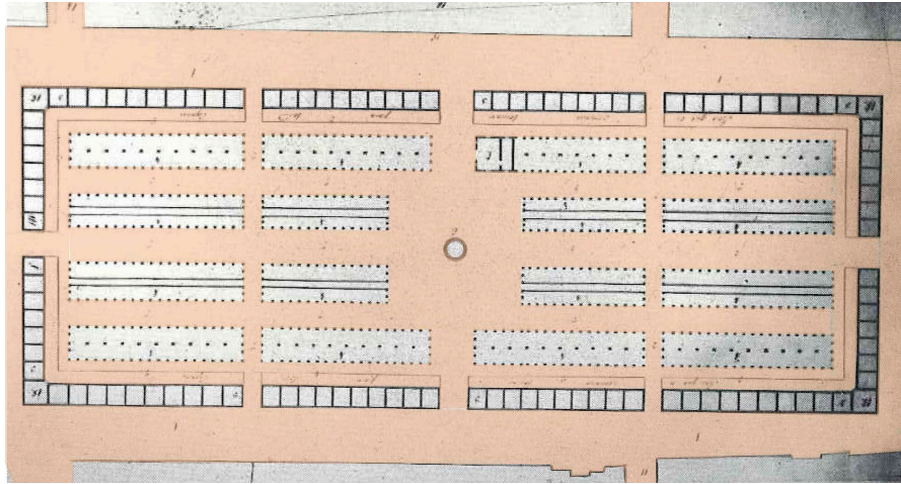
Sección CC'

El edificio actual. La privatización del recinto de la Encarnación

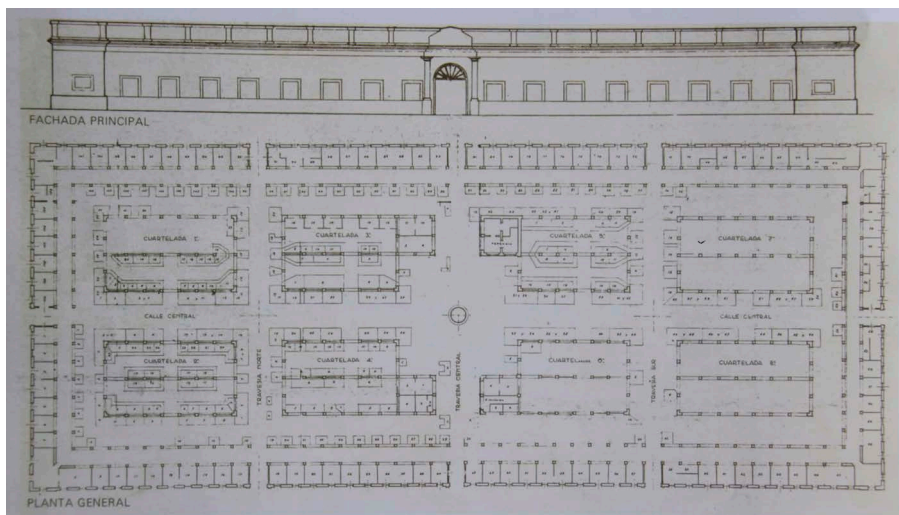
La privatización que ha sufrido y sufre la plaza de la Encarnación es evidente. El recinto de la Encarnación tras la sucesión de derribos, crisis, propuestas y promesas incumplidas que ha vivido su maltratado entorno a partir de la demolición del mercado en 1973, cae en manos de falsos intentos de modernidad por revitalizar la plaza, le llaman modernidad cuando en realidad se sumerge en la especulación para su explotación económica, en vez de para el disfrute de los ciudadanos. De éste modo, la plaza se convierte en un edificio cuya gestión es privada, el carácter público de mercado y plaza al que debía estar destinado el recinto desaparece, provocando un continuo rechazo tanto a los habitantes como al entorno.

El Metropol Parasol, creado como nuevo espacio urbano capaz de acoger usos muy distintos consta de cinco niveles. El nivel subterráneo donde se exhiben los restos arqueológicos (El Antiquarium); El nivel a la cota de la calle que aloja un mercado y galería comercial; La plaza elevada a cinco metros de altura accesible desde varios frentes; Una zona de restaurantes a veinte metros de altura y una zona de pasarelas sobre ella que actúan de mirador. Aunque el espacio de la Encarnación está actualmente condicionado por su gestión privada, dentro del conjunto privatizado podemos establecer diferentes grados de privatización:

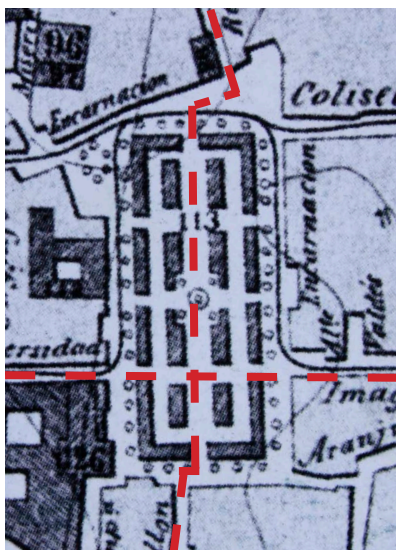
– La denominada plaza elevada, es más bien una explanada de dimensiones desorbitadas sin uso a la que puede acceder todo el que desee, aunque dificulta la entrada a personas de movilidad reducida. Además, crea un obstáculo en la manzana que rechaza la idea de ciudad llana que permita el paso, negando la comunicación de la calle Regina con Puente y pellón. Si la intención de la plaza era crear un gran espacio de uso lúdico-recreativo no definido que permitiera gran versatilidad, el resultado es, aunque suene drástico, una explanada vacía que crea rechazo a los usuarios bien porque no propicia ningún tipo de ambiente ni actividad o porque la escala está fuera de nuestro alcance. Se puede observar su uso esporádico en manifestaciones, puesto que se ha convertido en lugar ideal para grandes aglomeraciones de gente, y cuando hay pequeños pop-ups o puestos de venta.



Proyecto del Mercado de la Encarnación y la plaza de Melchor Cano de 1833
Martín Pérez Navarrete, 1882. Archivo Histórico Municipal de Sevilla



Planta y alzado principal del Mercado 1903-1973
Ramón Balbuena, 1934. Archivo Histórico Municipal de Sevilla



Plano de Sevilla, 1891



Puerta Norte del Mercado, 1960



Antiguo Mercado, 1972
Fototeca Municipal de Sevilla

- La cubierta-mirador y los locales de restauración situados a veinte metros de altura no son más que productos de consumo para mayor especulación. No se perciben desde el exterior estas actividades por lo que no invita a su utilización.
- La cripta arqueológica conocida como “el Antiquarium” se ha convertido en una atracción turística, es una gran oportunidad cultural tanto para ciudadanos como extranjeros que enriquece la ciudad, aunque también es producto de consumo.
- El Mercado

La idea inicial de mercado de abastos público y abierto, con sus numerosas entradas coincidentes con las vías de circulación que desembocaban en la plaza y la vida que generaba el bullicio en su interior, ha desaparecido por completo y actualmente es de dudosa viabilidad pensar en la plaza de la Encarnación como espacio central de abastecimiento de la ciudad. La actividad de mercado se relega en segundo plano para dar cabida al resto de usos distribuidos en distintos niveles en altura.

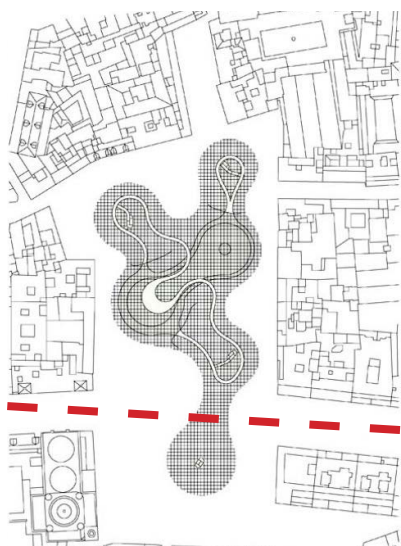
Si analizamos el plano del mercado de 1833 de Pérez Navarrete, podemos observar como el mercado es parte de los recorridos e itinerarios del barrio. La ciudad era mercado, tanto minoristas como mayoristas se establecieron en este centro neurálgico de suministro para la sociedad. No se trata de un elemento que interrumpe el paso sino de lo contrario, facilita la comunicación entre las calles conformándose como prolongación de éstas, enfatizando los ejes comerciales Norte-Sur y Este-Oeste¹⁴.

El mercado se caracteriza por su rigurosidad geométrica rectangular, los puestos de venta se organizan en torno a una plaza con una fuente central y se distribuyen en cuadrícula, dando lugar a un mercado con una clara organización, ordenado y de fácil manejo. Su éxito también se debe a los múltiples y visibles accesos al recinto.

En planos posteriores, se aprecia con claridad la pequeña ciudadela que forma el mercado de abastos cuyas fachadas restituyen de nuevo la condición de calles de los bordes tras el derribo. Está constituido por un perímetro de puestos de venta de fachadas homogéneas y galerías porticadas cubiertas, interrumpido por seis puertas para acceder al recinto que recibían nombre de dioses de la mitología griega y romana con un sentido lógico. En el



Planta baja del actual Mercado de la Encarnación. Elaboración propia



Actual plaza de la Encarnación



Puerta Norte del Mercado actual



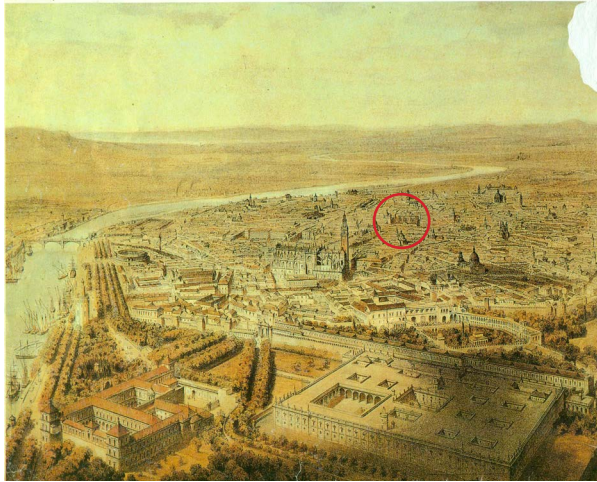
*Mercado actual
Elaboración propia*

interior se encontraba un conjunto de ocho pabellones o cuarteladas distribuidos uniformemente otorgándole su característica rigurosidad geométrica. El mercado se adapta a la trama consolidada del entorno, restituyendo las calles demolidas con el derribo de la manzana.

Actualmente el recinto del mercado consta de una zona de mercado y una galería comercial divididos por un paso cubierto, que en vez de conectar actividades las separa funcionalmente. Las nuevas instalaciones del mercado acogen el 20% de los puestos que existían antes, concretamente sólo 39 puestos, organizados en grupos de cuatro y cuya disposición circular no permite una clara organización de recorridos, reduciendo así la efectividad productiva y laboral que enriqueció la zona durante tantos años.

Además los distintos accesos al mercado están retranqueados respecto a la fachada dificultando su visión y disminuyendo su funcionalidad. Asimismo, la escala del conjunto del proyecto concentra la atención de todos los usuarios pasando desapercibidos los distintos usos y comercios que existen en su interior.

Tras el ensanche de la calle Imagen y la consolidación del eje Campana-San Pedro se produce una clara división para el transporte entre mercado-plaza aunque siempre fueron cogidos de la mano. Esa división se plasma en el Plano General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1987, quedando claramente definido el uso de zona verde para el recinto de la plaza y el uso equipamiento para el recinto del mercado, hasta nuestros días. El eje Este-Oeste continúa siendo actualmente el eje de acceso rodado principal por el interior del casco histórico, en cambio respecto al eje Norte-Sur, mientras que la propuesta inicial de mercado intenta no ser un obstáculo sino una continuación, en la actualidad se pierde en el conjunto del edificio. Aunque la planta a cota de superficie de la nueva intervención que divide en dos el mercado y la galería comercial pretende continuar el eje Norte-Sur que atraviesa la Encarnación, el paso central cubierto entre ambos no tiene escala, luz ni proporciones para plantear la continuidad de dicho eje.



*La ciudad a vista de pájaro, Alfred Guesdon
Litografía 1860*



*Imagen aérea Sevilla actual
Fotografía Fernando Alda*



*La Encarnación. Años 20
Foteca Municipal de Sevilla*



*Imagen aérea Sevilla actual
Fotografía Fernando Alda*

El Emplazamiento. La relación con sus inmediaciones

En cuanto al contexto en el que se inserta el proyecto Metropol Parasol y la relación que establece con su entorno, es apreciable la desvinculación que tiene con éste. Frente a la trama urbana consolidada de Sevilla, las “Setas” de la Encarnación (nombre popular) aparecen como un objeto contemporáneo, descontextualizado formal y funcionalmente. Es evidente que el gobierno optó por una nueva imagen urbana, un icono de la ciudad, sin tener en cuenta la participación ciudadana, que pretende ser el nuevo referente turístico, cultural y económico de la ciudad. Lo que no era de esperar es cómo la ciudad asume de forma negativa esta nueva transformación.

Las “setas” de la Encarnación no es más que un producto de consumo promovido por las fuerzas políticas del momento, que intentan apropiarse del espacio público para convertirlo en privado y sacar el mayor beneficio posible. Este espacio público condicionado sólo provoca rechazo en la sociedad. Este rechazo es debido también a la ausencia de zonas verdes, la escala desproporcionada de la intervención, la no atracción de lo construido, ha dado lugar a un espacio prácticamente en desuso. Se puede observar con claridad como el proyecto es fruto del entendimiento del solar como una gran vacío, de carácter independiente, ajeno al contexto. Los espacios que generan su forma sinusoidal en el perímetro no concuerdan ni encajan con su alrededor. Al eliminar todos los elementos naturales de la manzana, para aclimatar la superficie tiene que producir una sombra, por ello tiene esa estructura de árboles cuyo nombre popular es las “Setas de la Encarnación”.

Sin embargo, el antiguo mercado de la Encarnación formaba parte de la trama urbana, era parte del barrio, estaba integrado en el conjunto consolidado de baja altura ocupando la totalidad de la parcela, alcanzando la condición de calle para el tránsito en su interior. Tras la demolición parcial continuó con su mismo carácter doméstico de barrio, pero se hizo más atractivo al incorporar una plaza pública en uno de sus frentes que propiciaba nuevos ambientes para el encuentro entre las personas.

En definitiva, la zona del antiguo mercado considerado un gran espacio abierto es ahora un espacio de exclusión. El recinto carece de ese carácter de barrio con identidad propia característico de la Encarnación.



*Fuente de la Plaza del Mercado de la Encarnación 1920
Foteca Municipal de Sevilla*



Plaza de la Encarnación 1949-1955



*Plaza de la Encarnación. Años 60
Foteca Municipal de Sevilla*



Plaza de la Encarnación actual



*Fuente del mercado en plaza actual
Elaboración actual*

La plaza de la Encarnación y la fuente del mercado

El antiguo mercado de la Encarnación estaba organizada alrededor de una pequeña plaza que disponía de una fuente central. No sólo fue un mero elemento decorativo, sino que fue colocada en el interior de la plaza del mercado para el beneficio común, como abastecimiento de agua que procedía de los caños de Carmona.

La necesidad de crear ensanches y aperturas dentro de la ciudad histórica, conduce al ensanche de la calle Imagen, siendo éste un proyecto de mayor envergadura que derriba parte del mercado en 1948, y en consecuencia aparece de nuevo la plaza de la Encarnación. La plaza situada enfrente del acceso Sur del mercado es concebida desde el punto de vista del tranvía, por ello tiene geometría circular, adaptándose a la vías del tranvía existentes. Se encuentra delimitada por el mercado, la Iglesia de la Anunciación, el edificio Caja San Fernando de Ignacio Arévalo e Ignacio Costa Vals, entre otros. Estaba equipada con vegetación baja y bancos integrados para la estancia y el disfrute de los usuarios, generando una mayor actividad en la zona, ya no sólo para la compra de alimentos sino para la convivencia entre los ciudadanos, convirtiéndose así en un espacio mucho más atractivo. Se trasladó al centro de la plaza la fuente del mercado, la cual será el objeto de identidad del lugar en años posteriores.

Tras la demolición del mercado en 1973, el solar permanecerá vacío durante 30 años utilizándose como aparcamiento, mientras tanto la plaza se mantiene viva, incorporando más vegetación, kioscos, paradas de transporte público y manteniendo la antigua fuente. En 2011, la remodelación total de la plaza sustituye parte del arbolado por una de las “setas” y retira los bancos acordes con el estilo del lugar, por un único banco de cemento conforme a la línea estética nueva, otorgándole un aspecto más industrial que doméstico, y en consecuencia sin atracción aparente. La vegetación de la plaza se encuentra elevada en jardineras circulares que son percibidos por el usuario como obstáculos en el pavimento, algunos de los cuales en vez de albergar vegetación son fuentes para refrescar el ambiente. La falta de oportunidades en el espacio ha disminuido considerablemente la convivencia y la personalidad del lugar.

El único elemento que se mantiene hasta nuestros días, es la fuente del mercado, considerado como el único vestigio de gran valor del pasado de la plaza de la Encarnación. La fuente de 1720 realizada en mármol es considerada la fuente pública más antigua de la ciudad.

Análisis visual del espacio público

Conceptos a reconocer en el análisis:

ESCALA

PERCEPCIÓN

DENSIDAD

TRÁNSITO - MOVILIDAD

CONDICIÓN DE LOS BORDES

DIVERSIDAD DE OPORTUNIDADES

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

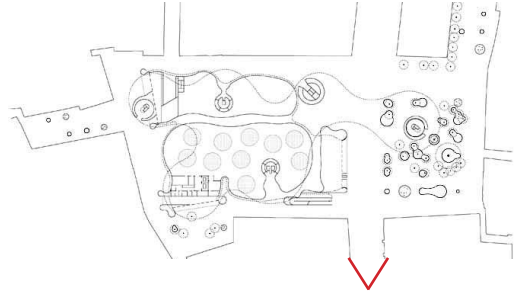
MATERIALIDAD - ESTÉTICA

ACCESIBILIDAD

INFLUENCIA DE OTRAS DISCIPLINAS

CALLE LARAÑA

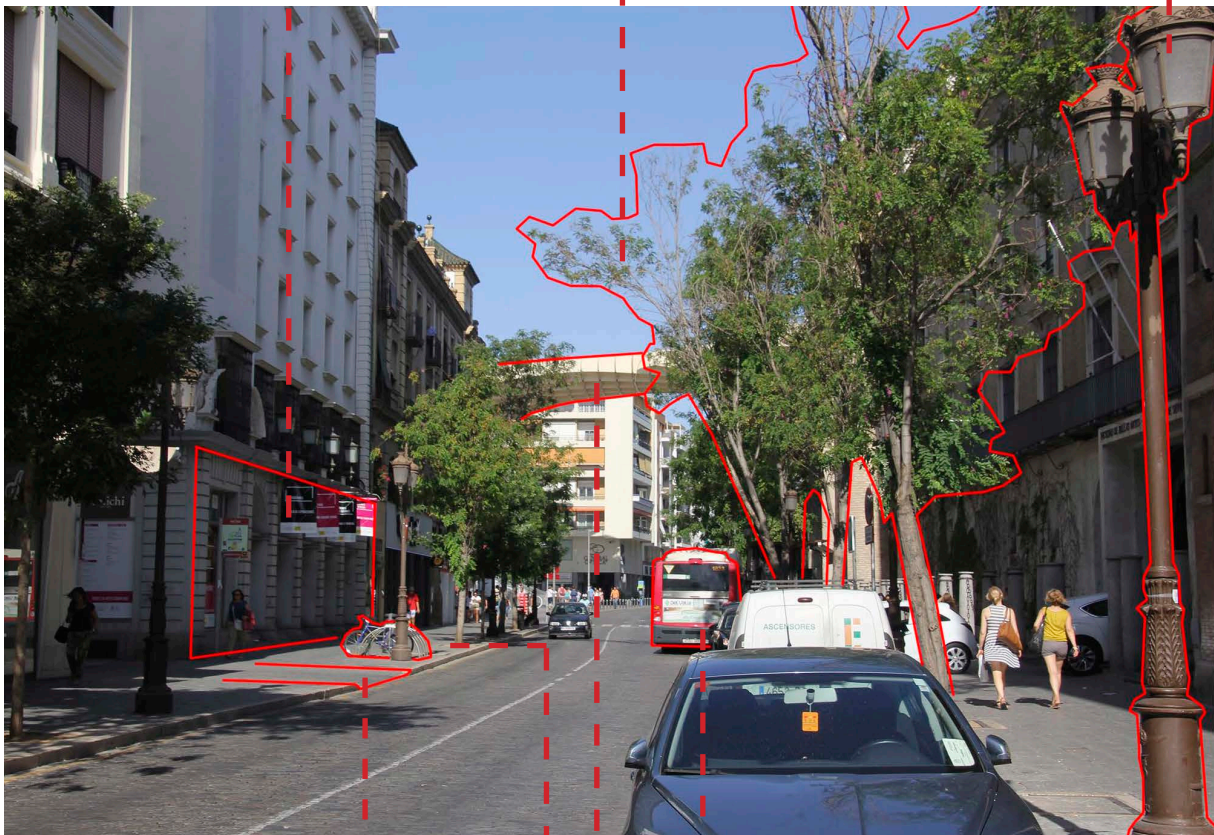
Acceso a la plaza de la Encarnación



Masa verde a lo largo de toda la calle. Aporta sombra. La protección solar resulta indispensable en una ciudad como Sevilla.

Ritmo de fachada vertical. La condición de los bordes se hace más dinámica y el paseo más agradable

Farolas en todo el recorrido de la calle. La iluminación artificial hace de la calle un lugar más seguro por la noche.

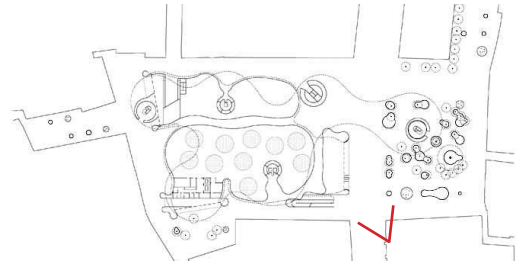


Escasa señalización de salida-entrada de vehículos.

Aparcamiento de bicicletas. Invita a venir a los ciclistas. Fomenta el uso de la bicicleta.

Parada de autobús. Fomenta la utilización del transporte público. Predomina el tráfico veloz.

Elemento fuera de escala del peatón y de la ciudad. Resulta ajeno al contexto del lugar.



Escalinata de dimensiones desproporcionadas, fuera de la escala del hombre. Crean confusión al peatón en vez de invitarle a entrar. Las escaleras mecánicas dan la misma sensación.

Objeto escultórico de proporciones y escala desorbitada. Se apropia del recinto.



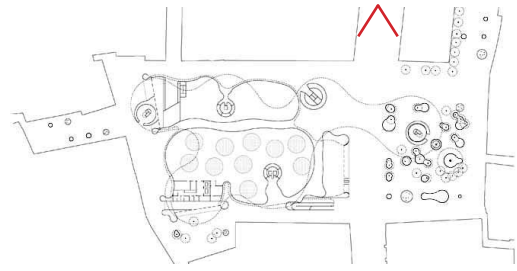
Desnivel para indicar el acceso a una plaza a los vehículos, como método de precaución por la existencia de peatones alrededor. Marca el cambio de tránsito veloz a tránsito lento, el acceso está restringido.

Cartel publicitario. Influencia de otras disciplinas en el espacio público.

Elementos de protección frente a vía de acceso rodado que aportan seguridad al peatón que circula por la plaza.

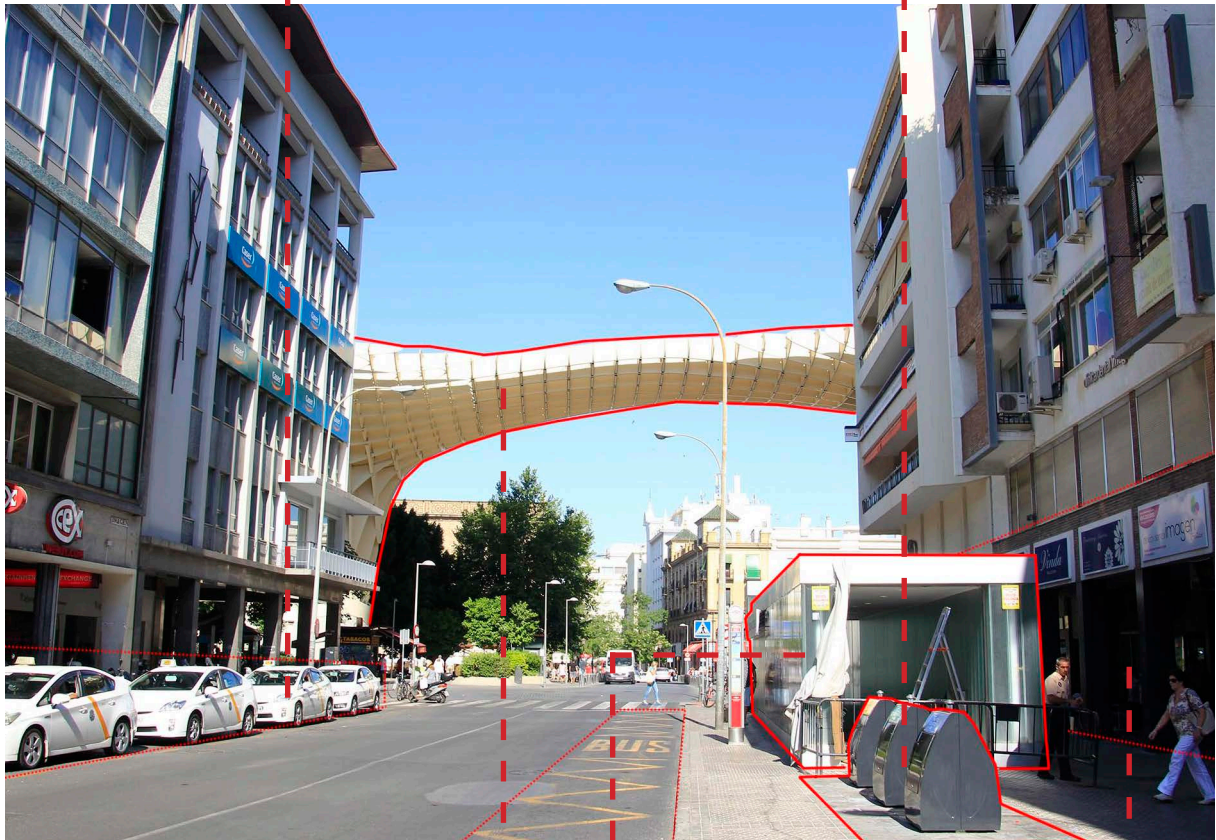
CALLE IMAGEN

Acceso a la plaza de la Encarnación



Clara jerarquía de calles. Carriles claramente divididos para circulación, taxis y autobuses, fomentando la utilización del transporte público.

Punto de reciclaje, acción positiva para fomentar una vida más sostenible.



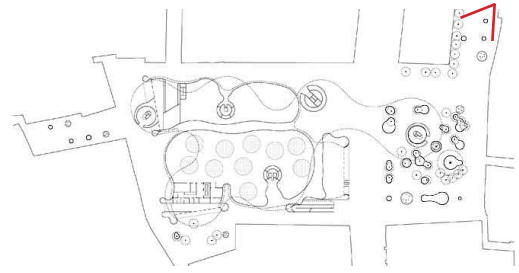
El Metropol Parasol busca impresionar desde la distancia, llama la atención al ser un elemento fuera de las proporciones y escala de sus edificaciones colindantes.

Galería comercial bajo soportales. Fachadas activas en planta baja. Los soportales aportan sombra ya que no existe vegetación en la calle que la proporcione.

Acceso a Antiquarium de la plaza. Elemento que se apropia del acerado de la calle, constituye un obstáculo para la circulación de peatones.

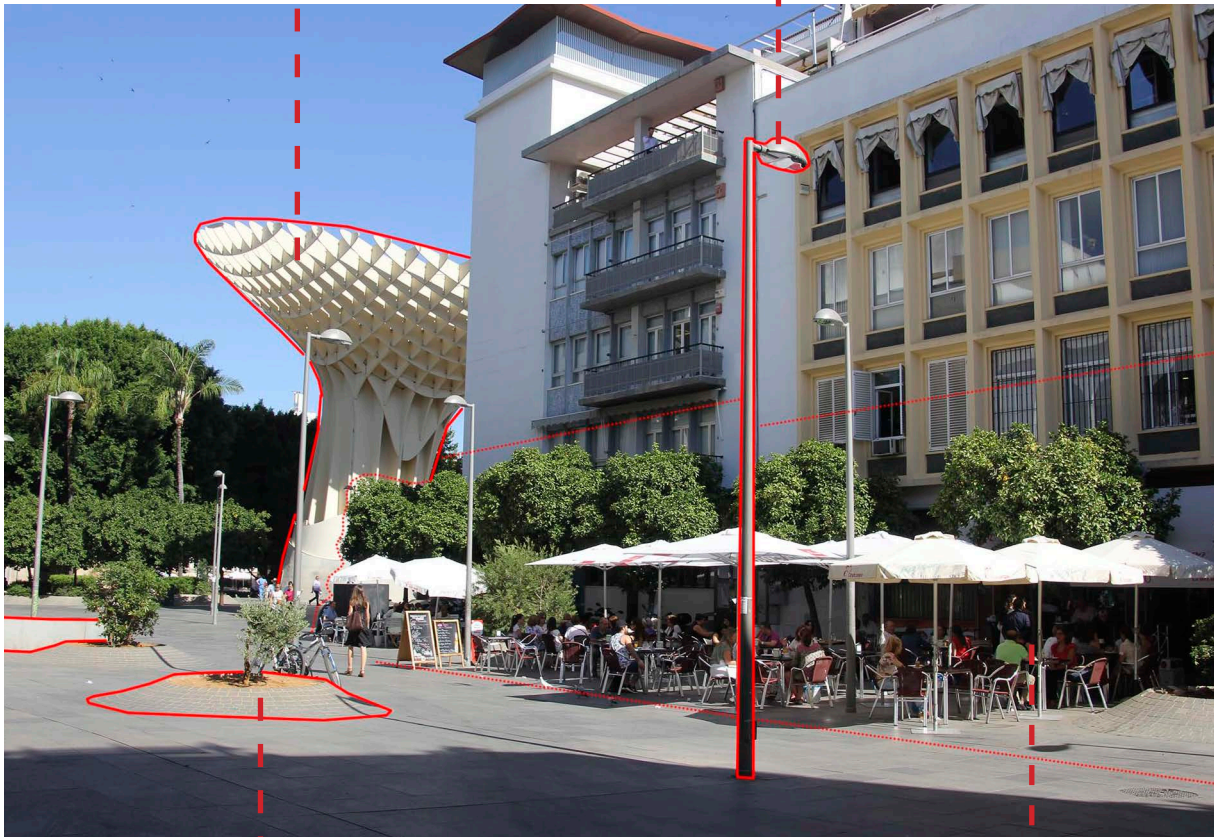
CALLE JOSÉ LUIS LUQUE

Acceso a la plaza de la Encarnación



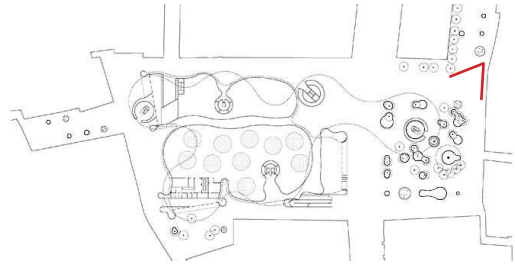
Artefacto entendido como objeto escultórico, cuya forma recuerda a la forma de los árboles ya que tiene que producir sombra al eliminar todos los elementos naturales de la manzana.

La existencia de luminarias garantiza cuando anochece la seguridad necesaria, aunque su disposición no es muy acertada.



Las jardineras elevadas conforme a la línea estética de la renovación integral del recinto, sólo crean obstáculos en el pavimento que inutilizan más de la mitad de la plaza que da acceso a la Encarnación.

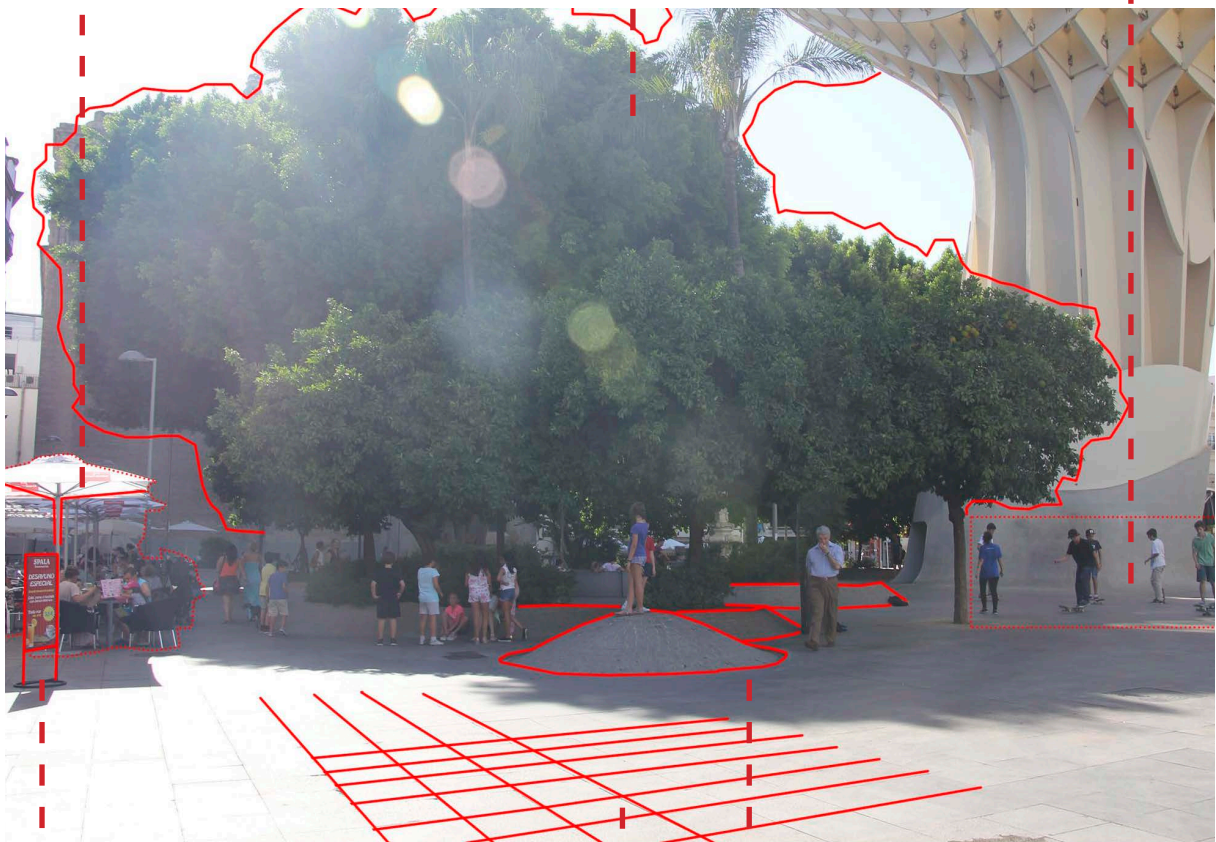
Aglomeración de veladores junto a las plantas bajas del edificio y los pocos árboles existentes que aportan sombra y seguridad. Fachadas activas, la calle es producto de consumo.



Único espacio verde en toda la manzana.
Aporta protección solar natural, agradable
para el goce y disfrute de los usuarios.

Veladores alrededor de esta zona verde densifican el espacio. Área de la manzana con más gente ya que es un plaza acorde con la escala del hombre.

Espacio sin diversidad de oportunidades. Sin mobiliario urbano más que los “salientes” del pavimento. Jóvenes intentan reinventar el espacio y darle utilidad.



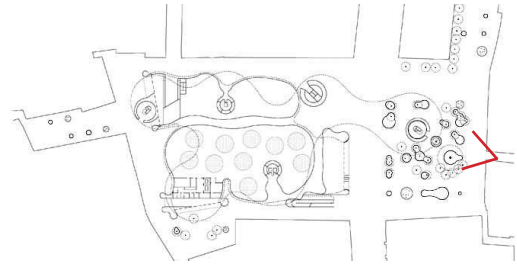
Publicidad. Modo de atraer a los usuarios y fomentar el consumo.

Pavimento de toda la plaza sin dirección intencionada. Disposición en cuadrícula. De material poco familiar para los usuarios. Dimensiones de las piezas de grandes proporciones.

Piezas que parecen sobresalir del pavimento, algunas sirven de jardineras y otras de fuentes o mobiliario urbano sin utilidad aparente.

CALLE PUENTE Y PELLÓN

Acceso a la plaza de la Encarnación



Gracias a un par de árboles de enormes dimensiones, se puede disfrutar de un gran espacio a la sombra, pero no hay nada que experimentar.

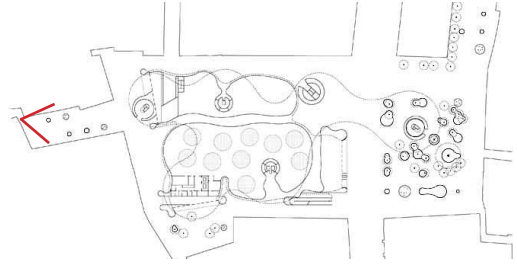
Combinación de lo viejo con lo nuevo, la histórica fuente del mercado, con el objeto escultórico contemporáneo.



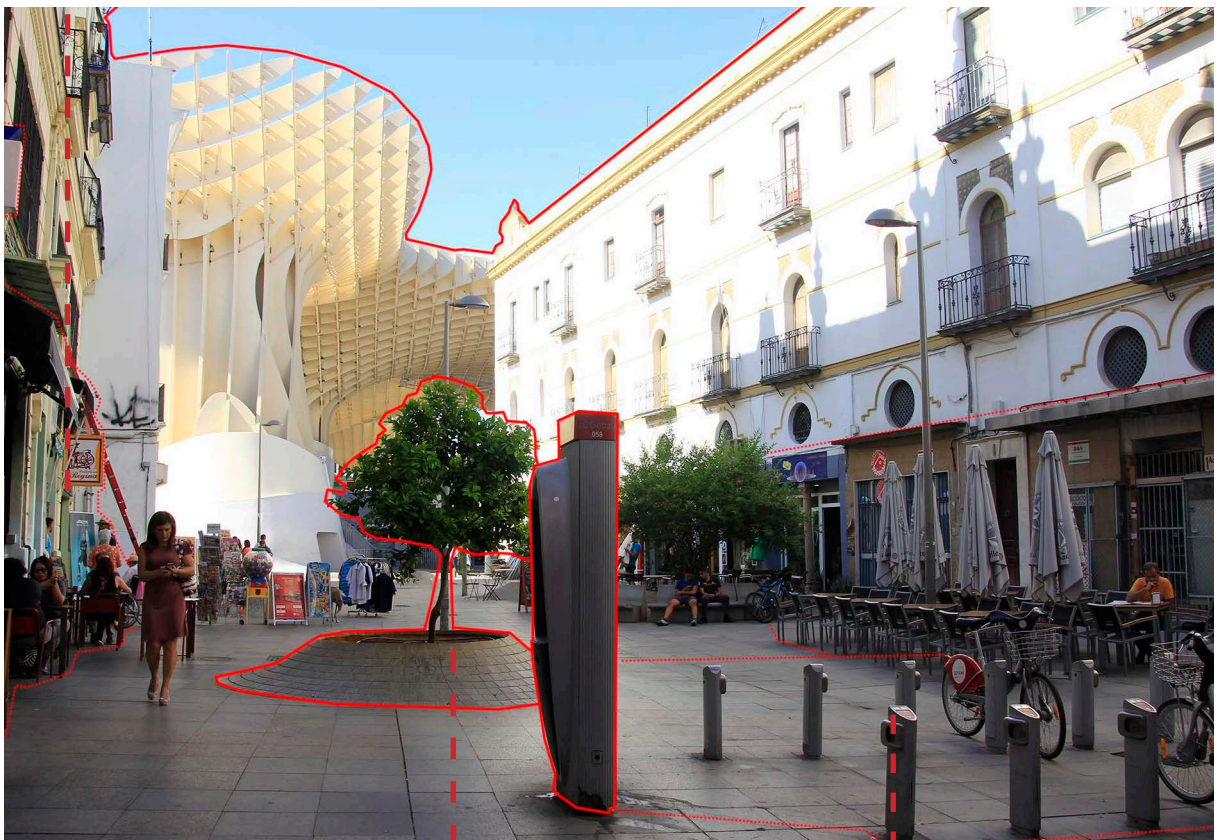
La existencia de detalles y el cambio de materialidad enriquecen enormemente el espacio. En este caso, la antigua fuente del mercado de 1720, se conserva tras la remodelación integral de la plaza, teniendo que convivir con el nuevo artefacto que anula prácticamente su presencia. Gracias a la fuente, se puede apreciar el antiguo carácter e identidad que tenía la plaza, al ser el único elemento que se conserva.

CALLE REGINA

Acceso a la plaza de la Encarnación



La actividad se concentra en los bordes ya que los obstáculos en el pavimento y el tránsito de personas dificultan las actividades en el centro de la plaza.

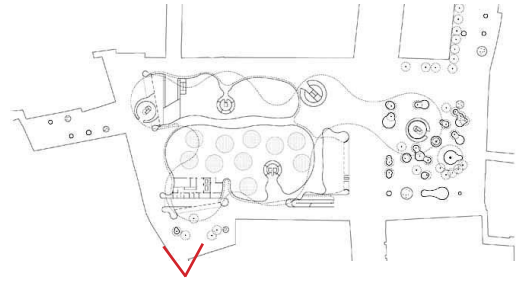


Los escasos elementos naturales que perviven en esta plaza son concebidos como un obstáculo al elevarlos en la jardinera de la imagen. Por ello, la actividad se concentra en los bordes.

Punto de bicicletas del Ayuntamiento, fomentando una política hacia una ciudad vital, sana y sostenible.

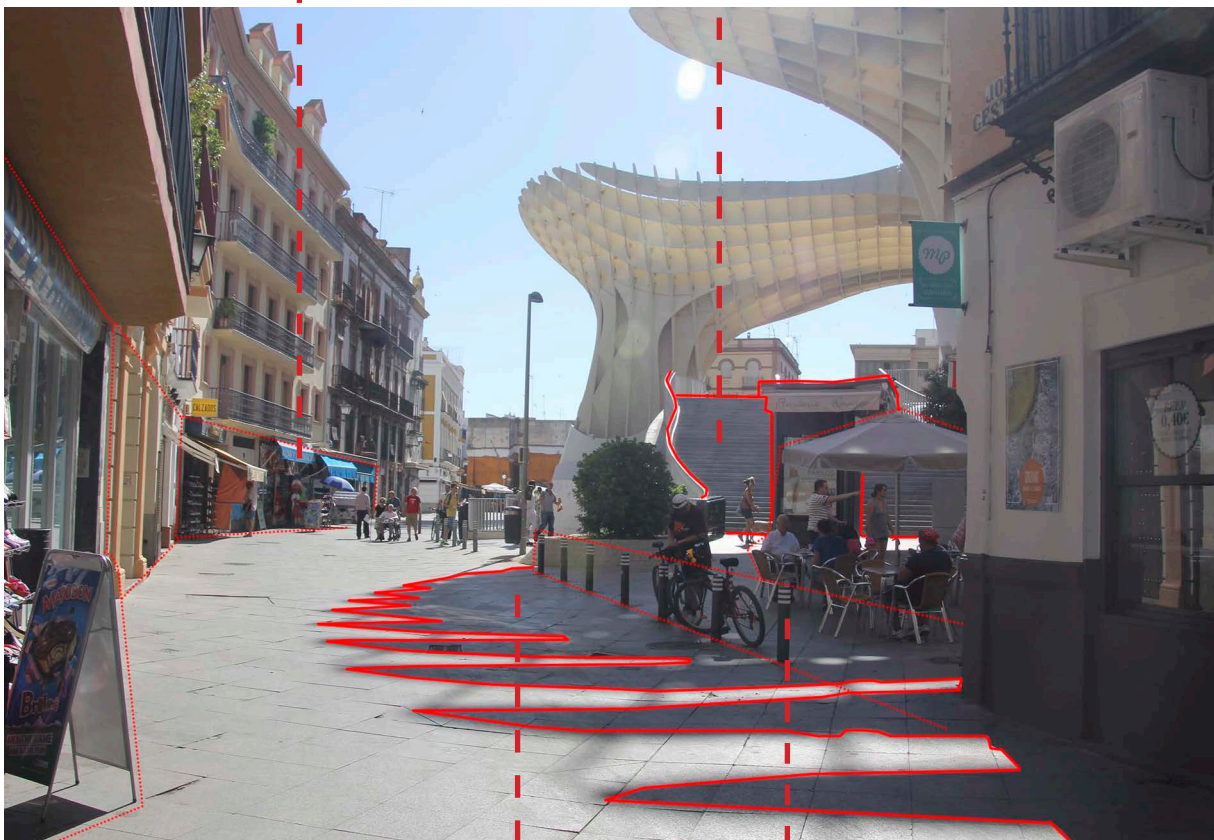
CALLE JOSÉ GESTOSO

Acceso a la plaza de la Encarnación



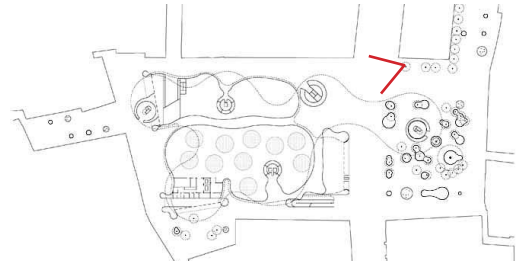
Bordes de fachada sin mucha actividad. El artefacto se ha apropiado de la plaza reduciendo la actividad en sus bordes considerablemente.

Escalinata de acceso a la plaza elevada fuera de la escala del hombre. Los usuarios se sienten ajenos a este elemento por lo que no lo utilizan prácticamente.



La mayor parte de la manzana está en sombra todo el día, las "setas" son concebidas como un parasol. Es una buena idea para los espacios de alrededor pero anula la luz solar en frentes de fachada.

Elementos de protección, en este caso bolar-dos, delimitan la zona de tránsito de la zona de estancia.



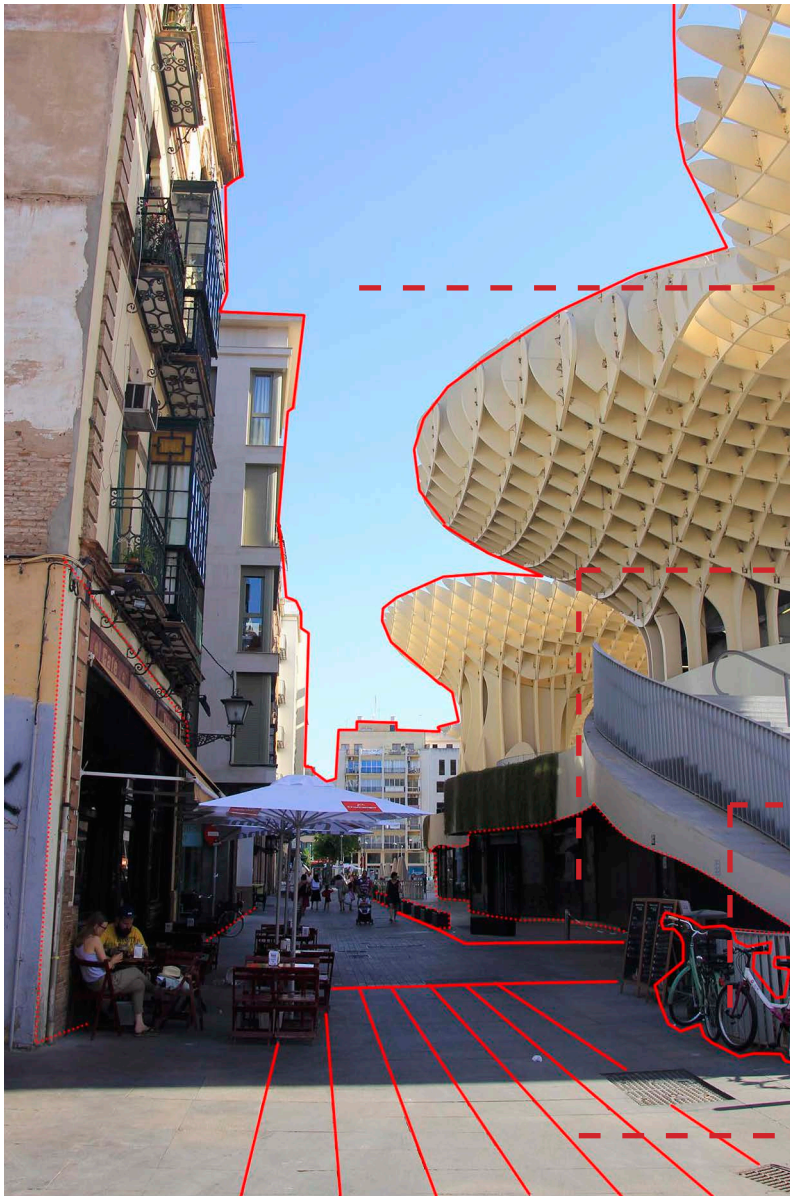
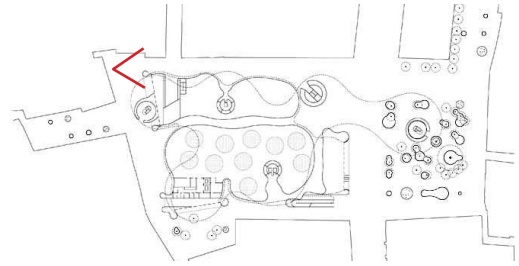
Dimensiones del parasol exageradas, fuera de la escala del peatón, del caminar. Es más de 12 veces la altura de la una persona. No atrae a su uso.

El parasol anula los edificios colindantes que delimitan la plaza, en sombra y aislados la mayor parte del día. Disminución del comercio y de viandantes en las plantas bajas debido a la proximidad del parasol.



Elementos que delimitan el acceso rodado del peatonal y proporcionan protección a los usuarios.

Bordes blandos, multitud de comercios. Predominio de verticalidad en la fachada.

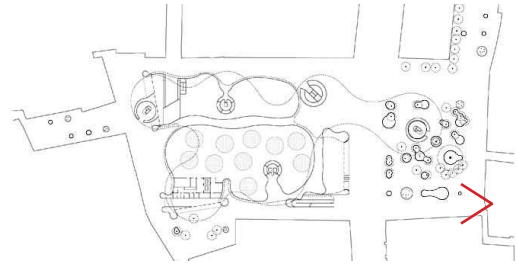


Espacio sombrío durante la mayor parte del día debido a la escala desafortunada del Metropol Parasol.

Plantas bajas inactivas. Espacios inutilizados debajo del parasol. Anula las actividades de los comercios de en frente.

No hay aparcamiento de bicicletas en todo el recinto. Los usuarios se ven obligados a utilizar las barandillas como tal.

Discontinuidad en el pavimento para señalar el acceso rodado restringido al interior del parasol.



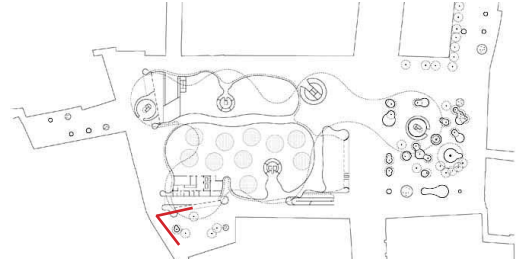
Frentes de fachada sin congruencia ninguna. Al ser estos frentes de antiguas calles laterales, se han quedado los límites de la manzana sin homogeneizar. No existe actividad en esta zona puesto que no es capaz de producir ninguna actividad.

Existencia de actividad en la cubierta de las "setas". Único punto desde el que se puede percibir que hay algo que experimentar ahí arriba. Escasa señalización.



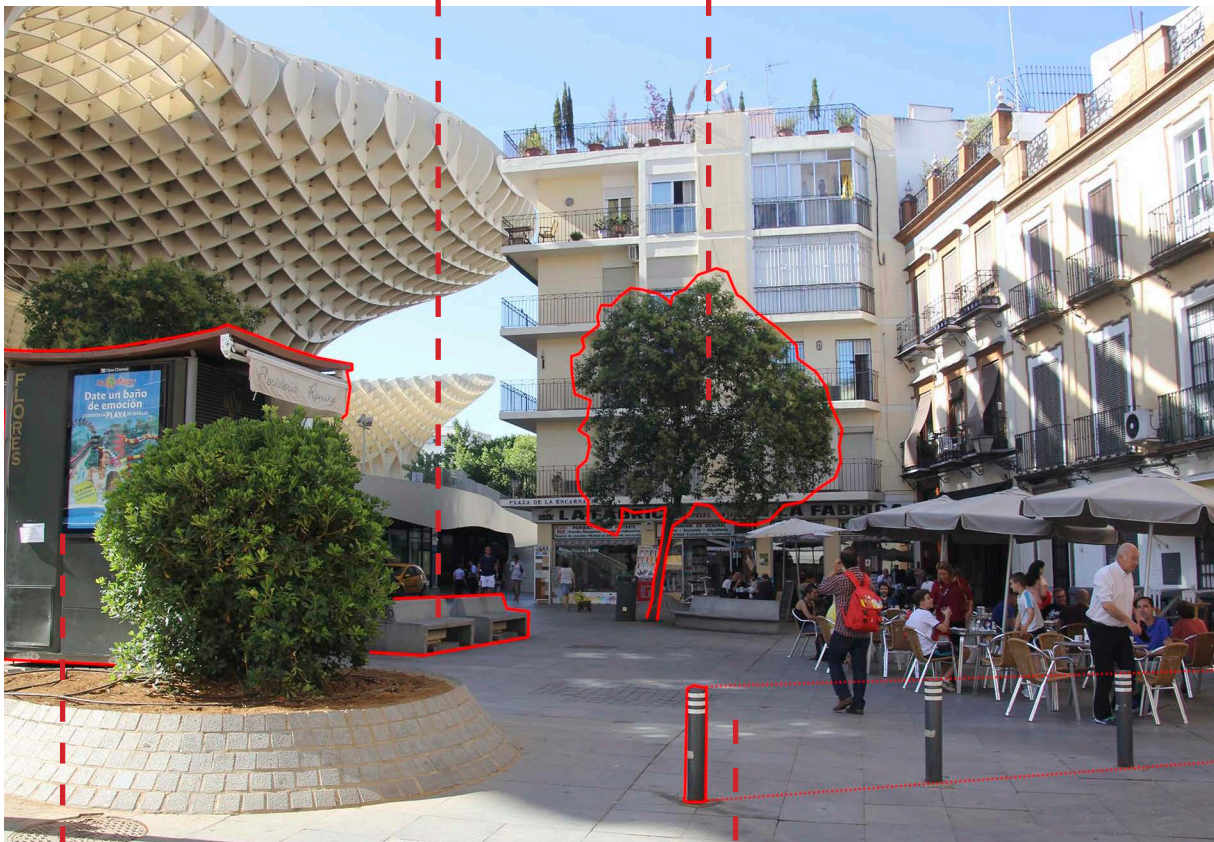
En la fachada lateral de la Iglesia de la Anunciación, al convertirse en frente de fachada de la manzana, se colocó el Retablo del Cristo de la Buena Muerte de la Hermandad de los Estudiantes de Sevilla, con motivo del vigésimo quinto aniversario de la Hermandad. Es una obra de 1953. Se trata de un retablo cerámico con moldura exterior de piedra que se inspira en el estilo imperante en la segunda mitad del siglo XVII.

Se coloca el cristo en la fachada de manera que pueda ofrecer algún atractivo a los viandantes ya que no puede ofrecer ninguna otra actividad más que contemplativa.



Mobiliario urbano de mal aspecto. Los bancos de cemento se conservan en mal estado por lo que no se utilizan.

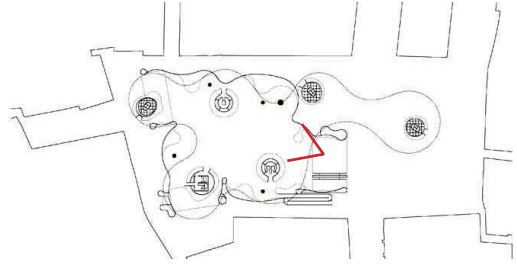
Escasos elementos naturales que se conservan en la plaza, llenan de vida y color el espacio.



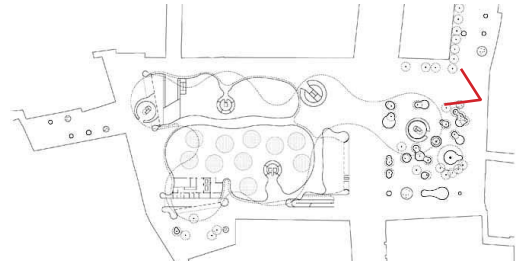
Kiosco de flores como existía antaño. Recuerda al pasado de la Encarnación.

La delimitación de la pequeña plaza aporta seguridad y sectoriza la circulación del recinto.

Esta plaza es resultado del antiguo ensanche de la calle José Gestoso, la cual sigue manteniéndose llena de vida actualmente. Todo espacio de proporciones suficiente se ha aprovechado para zonas de consumo, invadidas por veladores y terrazas.

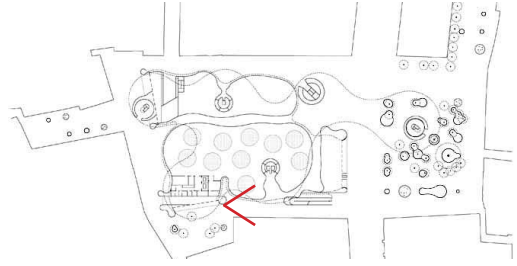


La plaza elevada constituye una enorme explanada vacía, sin actividad ninguna. Está equipada con muy pocos elementos, algunos bancos, ciertos salientes en el pavimento como hemos visto anteriormente y un pequeño parque infantil. La aparición de puestos de venta y consumo ocasionales como el que podemos apreciar en la imagen, fomenta su uso, pero son elementos temporales que no forman parte del supuesto espacio público. Además, la plaza no es atractiva debido a su escala desorbitada, fuera del contexto y del alcance de las personas. Si no fuese por la pequeña cafetería que hay en la plaza, probablemente no habría nadie en la fotografía.



El recinto de la plaza arbolada de la Encarnación, no ofrece ninguna actividad como espacio público. Apenas hay lugares para sentarse y esta invadido el espacio por los obstáculos que salen del pavimento. Por lo tanto, el espacio central está prácticamente vacío, sin uso.

En los bordes de la plaza hay múltiples veladores que generan una gran actividad a lo largo del día, pero constituyen espacios colonizados por el consumo. Desgraciadamente, la sociedad actual es una sociedad consumista que demanda este tipo de espacios comunes.



Calles laterales de la plaza sin actividad ninguna, tan sólo se utiliza para el tránsito, o para el paso de algún vehículo de residentes. La actividad comercial se ha disminuido considerablemente al pasar los frentes de fachada a un segundo plano inaccesible prácticamente. El Metropol Parasol ha colonizado el espacio, sin crear tampoco atractivos que ofrecer, lo que ha anulado tanto la actividad del mismo como la de los comercios colindantes. Estas calles pasan desapercibidas dentro de la escala monumental de la actual Plaza de la Encarnación.

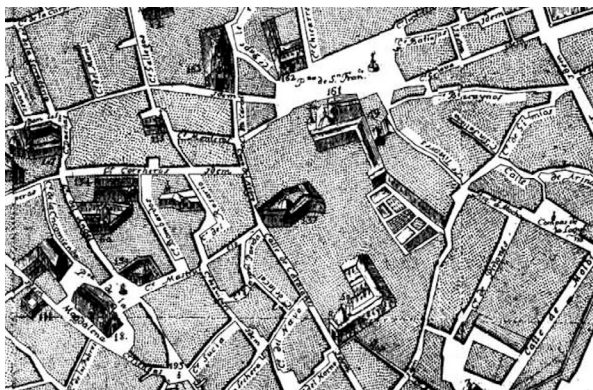
3.3 RELACIÓN CON OTROS ESPACIOS SIMILARES

A lo largo de la historia, muchas ciudades europeas han tenido que enfrentarse a cuestiones similares como Sevilla con el mercado y la plaza de la Encarnación, el reto de definir el uso y el sentido de lugares emblemáticos en el centro histórico de las ciudades. Estas transformaciones del lugar son operaciones de relanzamiento de toda la ciudad, una oportunidad para un proyecto prometedor y para convertirse en foco de atracción ciudadana y turística de las ciudades.

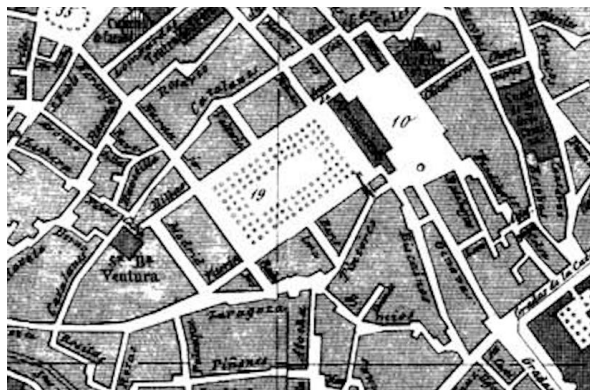
Tal y como el plan general de ordenación de Sevilla indica, el uso de la Encarnación está destinado a zonas verdes asociadas a un equipamiento. Los ejemplos mostrados a continuación son espacios de similares características, en distintos centros históricos de ciudades europeas, que nos demuestran en la mayoría de los casos, cómo las actividades culturales son las que mejor se complementan con las potencialidades que tienen las ciudades.

Analizando brevemente cada una de ellas, podemos establecer una relación con la plaza objeto de estudio y compararlos justificadamente, para así poder elaborar unas conclusiones útiles fundamentadas en otros casos.

- La Plaza Nueva, Sevilla (1852)
- Covent Garden, Londres (1980)
- Centro Pompidou, París (1977)



Plano de Olavide, Sevilla 1771
Archivo Municipal de Sevilla



Plano de Álvarez Benavides Sevilla 1868
Archivo Municipal de Sevilla



Plaza Nueva, 1856
<http://elforocofrade.es/>



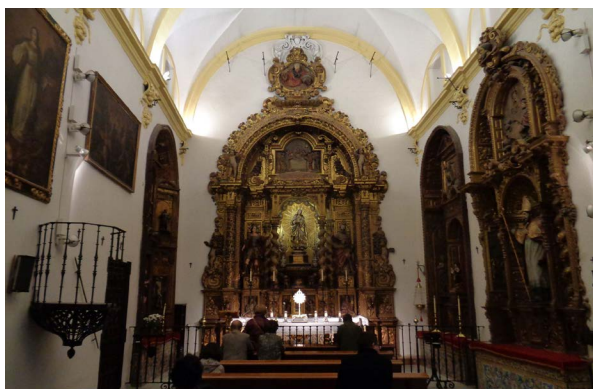
Plaza Nueva, 1868
<http://elforocofrade.es/>



Plaza Nueva, 1880
<http://www.sevilla21.es/>



Plaza Nueva, 1932
<http://elforocofrade.es/>



Capilla de San Onofre actualmente
www.wikipedia.org



Actual Ayuntamiento de Sevilla
www.wikipedia.org

La Plaza Nueva, Sevilla (1852)

A finales del siglo XIII, una comunidad de franciscanos se instaló en la zona que abarcaba desde la plaza existente a espaldas del ayuntamiento (el nombre de plaza de San Francisco viene de esta comunidad), hasta la calle Zaragoza, donde fue erigido el convento de San Francisco el Grande. Desde 1605, dicha zona fue ocupada por otras órdenes religiosas, el convento de San Buenaventura.

Durante la Guerra de la Independencia Española el convento fue parcialmente destruido, y en 1810 fue incendiado, quedando en tal mal estado que se decidió modificar la zona y acondicionarla como plaza accesible a todo el público. Aun así, en 1813 se intentó abrir la iglesia para, en 1815, iniciar la reconstrucción del edificio conventual completo. Llegado el año 1835 y la desamortización, se detuvieron las obras. En 1840 se acuerda demoler los restos del convento, y en 1849 los terrenos que ocupa son cedidos a la ciudad.

De todo este enorme edificio sólo quedan en la actualidad un par de vestigios: la conocida y camuflada capilla de San Onofre, y el arquillo renacentista (junto al Ayuntamiento) que da acceso a la plaza de San Francisco.

Los intelectuales de la época coincidían en que el sitio podía convertirse en plaza Mayor. En 1852 Balbino Marrón se encarga de las obras de la Plaza Nueva, inaugurada ese mismo año. En 1854 es presentado por este mismo arquitecto otro proyecto con una nueva disposición de la plaza, que es creada definitivamente en 1856, como foro civil, político y económico de la ciudad.

Su primer nombre fue el de Plaza de San Francisco en recuerdo al convento que estuvo allí ubicado; en 1857 es renombrada como Plaza de la Infanta Isabel. La Revolución de 1868 llevó a cambiarle el nombre por el de Plaza de la Libertad, siendo esa misma razón por la que en 1873 pasó a ser conocida como Plaza de la República y también en ese mismo año Plaza de la República Federal. Llegado el año 1875, el nombre fue cambiado por el de Plaza de San Fernando. En tiempos de la Segunda República volvió a ser rebautizada como Plaza de la República, siendo en 1936 rotulada como Plaza Nueva.

La plaza era un espacio diáfano con un único elemento en el centro, una farola, que posteriormente sería reemplazada por un kiosco para banda musical y finalmente por el monu-



Monumento a San Fernando



Configuración actual de la Plaza Nueva
<https://sevilleandyou.wordpress.com/>

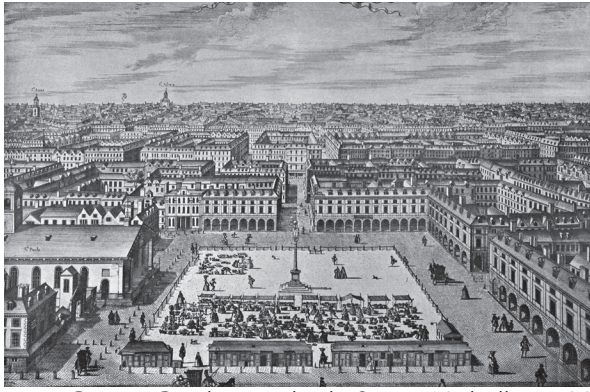
mento al rey San Fernando en 1924. Siempre se utilizó como lugar de encuentro, cuando el tráfico era accesible estaban centralizadas casi todas las líneas de autobús en este mismo lugar, con los últimos cambios realizados por parte de los distintos organismos, ha sido totalmente peatonalizada excepto para algunos vehículos ya sean de urgencias u oficiales.

En cuanto a sus edificios del perímetro, destacan el Ayuntamiento de Sevilla, diseñado por Diego de Riaño en el siglo XV, fue reformado tras el derribo del convento de San Francisco, en el siglo XIX por Demetrio de los Ríos y Balbino Marrón, que trazaron la nueva fachada principal orientada a la plaza Nueva; el edificio Telefónica, obra de Juan Talavera y Heredia; y la Capilla de San Onofre, último vestigio del convento de San Francisco el Grande.

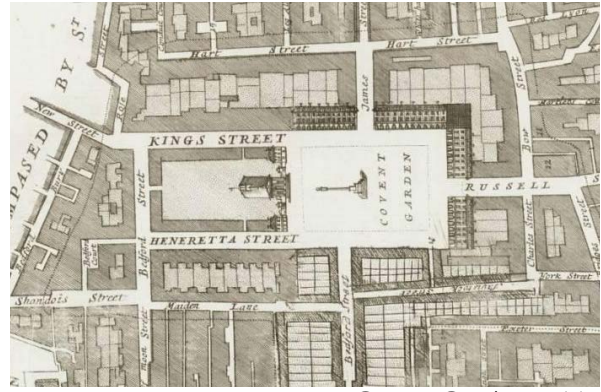
En 2006, se dieron por finalizadas las últimas obras de remodelación que se realizaron en la plaza y que han supuesto la peatonalización casi completa de la misma, incorporando aparcamiento para bicicletas y el apeadero del Metrocentro, fomentando su carácter de centro geométrico de la ciudad, funciona como intercambiador de transporte. Los taxis y el tráfico privado solo puede acceder a un lateral del plaza, junto al Hotel Inglaterra.

Los distintos nombres que la plaza ha recibido a lo largo de su historia, reflejan como la plaza pasó a ser la plaza de la ciudadanía, plaza pública de la libertad, a ser la Plaza de San Fernando, colonizada por un elemento ficticio de tal magnitud y fuerza que imposibilita su función de “ágora” de la ciudad que había tenido hasta entonces. La estatua del rey se encuentra sobre un pedestal de mármol de grandes dimensiones que se utiliza actualmente para sentarse, se concibe como un obstáculo en el centro de la plaza sin función ninguna.

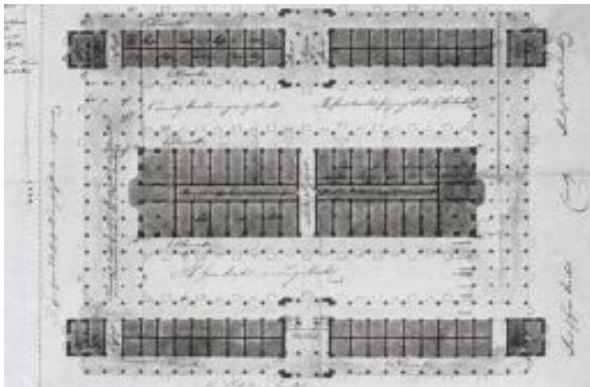
A pesar de que la Plaza Nueva tiene el mismo origen que la Plaza de la Encarnación, su evolución hasta nuestros días ha sido muy diferente. Ésta constituyó el verdadero epicentro de la ciudad con carácter de Plaza Mayor, estando siempre en uso, accesible a todos los ciudadanos y ofreciendo experiencias diversas. Además de ser una plaza acorde con el contexto y el lugar en cuanto a su escala y dimensiones. Sin embargo, la Plaza de la Encarnación desde el derribo del mercado ha sido un espacio maltratado y sin uso, que ha tenido un futuro a la deriva sin decidir hasta nuestros días, siendo transformada en las polémicas “Setas de la Encarnación”.



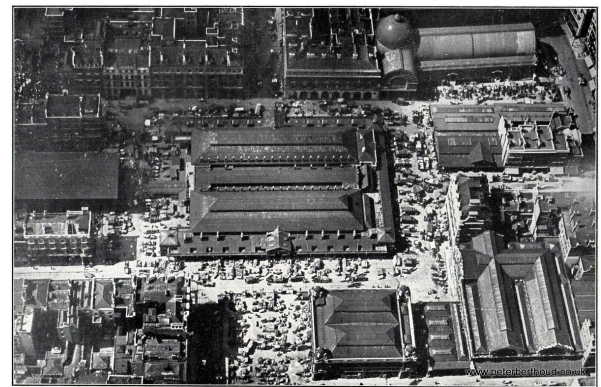
Covent Garden, grabado Sutton Nicholls, 1720
Westminster City Archives



Covent Garden, 1665
www.coventgardenlondonuk.com



Planta del Mercado, Charles Fowler 1930
www.coventgardenlondonuk.com



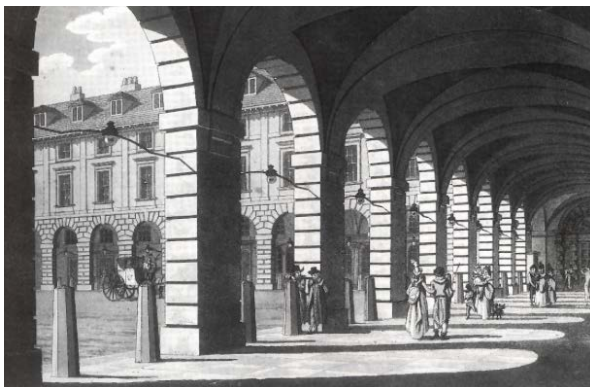
Vista aérea Covent Garden Market 1930
www.peterberthoud.co.uk



Mercado de Covent Garden, 1968



Mercado de Covent Garden actual



Galería Covent Garden, 1700



Galería Covent Garden actual
<http://www.ckarlson.com>

Covent Garden, Londres (1980)

El recinto de *Covent Garden* fue en sus inicios un cementerio que data de la época romana (año 600 a.C.), posteriormente formó parte de los jardines de la Abadía de Westminster, de donde deriva su nombre “Convent Gardens”. Con la disolución de monasterios en 1540, Enrique VIII se apoderó de los jardines, quien concedió éstos a una familia aristocrática del momento, los Bedford. Los terrenos se mantuvieron inutilizados hasta 1630, cuando la familia estableció su residencia allí, abriendo una plaza y construyendo la actual iglesia de St. Paul’s. *Covent Garden* fue entonces una zona donde vivía la alta sociedad londinense. La plaza es considerada la primera plaza de Londres donde empezaron a asentarse pequeños mercaderes en 1656.

La construcción de dos teatros, el *Theatre Royal* y el *Covent Garden Theatre*, hicieron de la plaza uno de los lugares más atractivos de la ciudad, convirtiéndose en el centro lúdico del momento. Las multitudes y el caos se apoderaron de la plaza, lo que provocó el descontento de los aristócratas que empezaron a mudarse a otras zonas de la ciudad. A finales del siglo XVIII, la clase media se instala en *Covent Garden*, transformando las casas abandonas en tabernas, librerías, cafés...

Tras los incendios de 1808 y 1856, hubo que reconstruir *Covent Garden* casi al completo. En 1830 se reorganizó para dar cabida al Mercado Central de Londres, este mercado de abastos era más bien conocido como mercado de verduras y flores. A medida que iba creciendo, el tráfico para acceder al mercado alcanzó niveles insospechados que *Covent Garden* se convirtió en un lugar caótico e insostenible. Por consiguiente, el mercado fue finalmente trasladado en 1960. Sin embargo, gracias a la insistencia de la sociedad londinense y su empeño por preservar el área de *Covent Garden* debido a su gran valor histórico y cultural, se conserva el antiguo edificio del mercado y la plaza, reabriéndose en 1980 como mercado de flores, frutas, vegetales, conocido como *Covent Garden Market*, incluyendo también una galería comercial.

El *Covent Garden Theatre*, cuyo edificio original es de 1732, fue tras el incendio remodelado por E.M.Barry en 1858, en la actual *Royal Opera House*. El edificio en sus inicios constaba de dos partes, el teatro y un pabellón de cristal anexo a éste que establece por primera



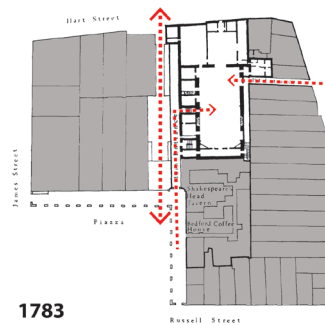
Entrada a Covent Garden Market



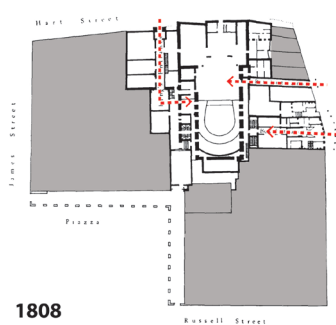
Plano actual de Covent Garden



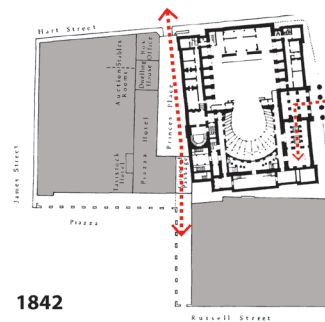
The Royal Opera House
<http://www.ckarlson.com>



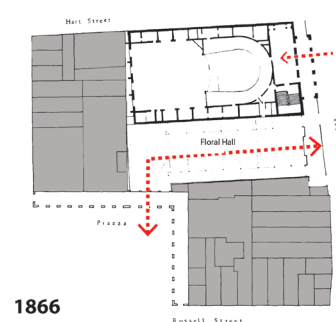
1783



1808



1842



1866



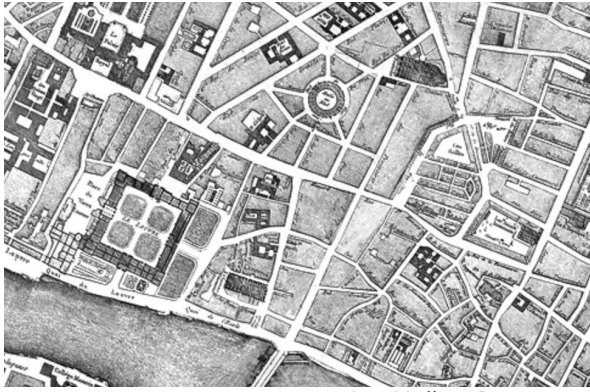
Evolución de la Royal Opera House y su relación con la plaza

vez una conexión representativa entre la plaza de *Covent Garden* y el teatro. Se convirtió en la casa de la ópera desde 1945 y en la casa del ballet clásico desde 1956. En el año 1999, se reforma debido a la necesidad de ampliarlo puesto que no disponía de espacio suficiente para las dos compañías. A partir de entonces, el pabellón de cristal se convierte en un espacio público de restauración, para el uso y disfrute de todos los ciudadanos, no sólo los amantes del teatro, creando una conexión directa con la plaza y su entorno. Se convierte así, en un espacio asociado a la plaza, percibido como parte de la misma.

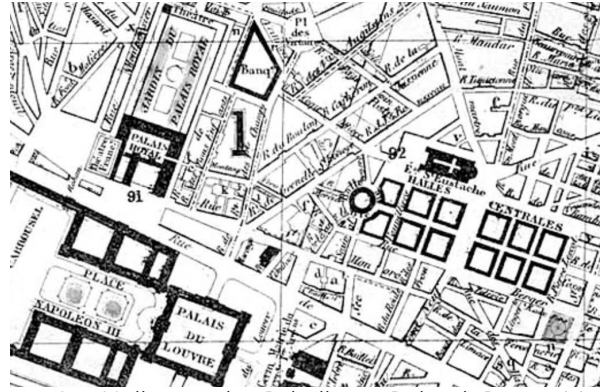
Actualmente el *Covent Garden Market* se encuentra delimitado por la iglesia de St. Paul's, la *Royal Opera House*, el *London Transport Museum* y el *Jubilee Hall Market*, edificios de interés comercial y cultural que hacen de esta área un punto de referencia de la ciudad de Londres. Además, la reconstrucción de la *Royal Opera House* supuso la rehabilitación de la plaza y el entorno de *Covent Garden*.

La actual zona del *Covent Garden Market* es un gran ejemplo de cómo la participación ciudadana se impuso sobre las fuerzas políticas del momento, logrando conservar el antiguo mercado y el carácter histórico y cultural de la zona, manteniendo la identidad del lugar que a día de hoy podemos disfrutar. Sin la fuerza y el espíritu de comunidad de la sociedad londinense por recuperar y mantener el espacio urbano, el espacio común de la ciudad, probablemente el edificio del antiguo mercado hubiera sido derribado. Gracias a ellos, en *Covent Garden* se respira el ambiente familiar característico de años atrás. Me atrevo a decir que es uno de los pocos ejemplos en los que la política y las fuerzas del planeamiento no se han impuesto sobre la voluntad ciudadana, algo muy poco usual en la actualidad. En cambio, en la Plaza de la Encarnación la presión de la sociedad no fue suficientemente fuerte como para parar la especulación.

"Covent Garden es una actuación ejemplar en el sentido de potenciación de las tramas urbanas" (Antonio Barrionuevo, *La plaza y el laberinto*, p. 154)



Les Halles, París, 1775



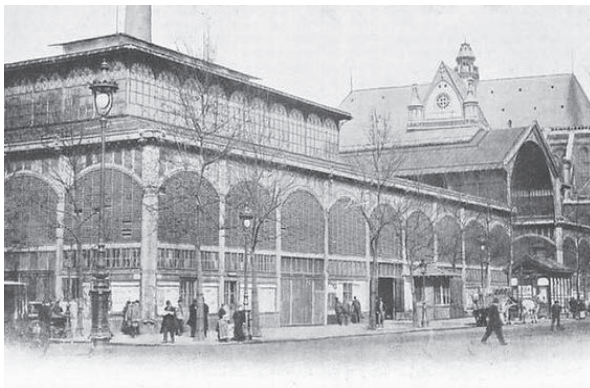
Les Halles con los Pabellones Baltard, París, 1865



Les Halles, París, 1952
Fotografía Roger Henrard



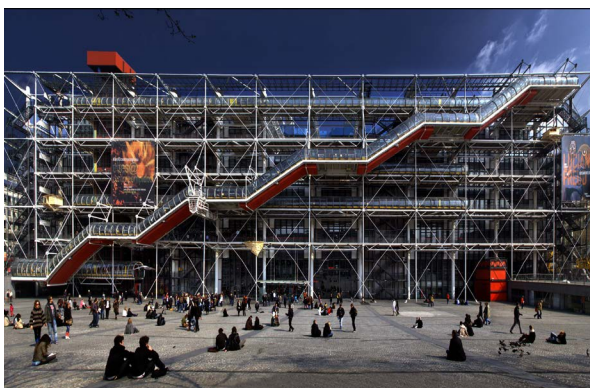
Interior de los pabellones, Les Halles, París, 1955



Pabellón de Les Halles, París, 1955



Pabellones Baltard , 1971



Beaubourg en la actualidad, Centro Pompidou, 1977



Les Halles, infografía sobre su nueva configuración
Actualmente en obras
Imágenes de www.urban-networks.blogspot.com.es

El Centro Pompidou, París, (1977)

El Centro Pompidou fue diseñado por los arquitectos Renzo Piano y Richard Rogers. El edificio es de un estilo que fue muy innovador en los años 70, cuadrado, de estructura industrialista, y con los elementos funcionales, conductos, escaleras, etc., visibles desde el exterior. Las conducciones de agua, aire o electricidad fueron pintadas de colores atrevidos y extraídos de la parte principal del edificio, para dejar un interior diáfano. Aunque se desató una polémica cuando fue acabado, hoy día la gente se ha acostumbrado a su peculiar aspecto y goza de mucha popularidad. Es uno de los primeros edificios de la arquitectura high-tech¹⁵. Se aprecia en el edificio el racionalismo propio de la Arquitectura Moderna en el sentido de que es entendido como un contenedor vacío en el que se pueda meter cualquier cosa, el interior del Pompidou es completamente diáfano con espacios interiores móviles. Es considerado el museo de arte contemporáneo más importante del mundo, tiene un gran centro cívico y una biblioteca de acceso público.

El presidente de Francia, Georges Pompidou, que gobernó desde 1969 hasta 1974, quiso revitalizar el barrio de Les Halles, una zona deprimida económica y socialmente. En él estaba el mercado de abastos, un enorme centro que vendía productos al por mayor y al por menor, que fue considerado en 1939 el mayor mercado alimenticio del mundo.

El Mercado de Abastos de Les Halles, fue diseñado por Victor Baltard en 1848 en la época de Napoleón, quien puso en marcha una reorganización de los mercados parisinos. Estaba formado por grandes y modernos pabellones de acero y vidrio que abastecían a toda la ciudad. "Les Halles, eran un gigantesco conjunto urbano que alimentaba a la ciudad, era el vientre de París." (Émile Zola, 1973, *El vientre de París*)

En 1960, el crecimiento de la ciudad acabó congestionando el mercado, dificultando enormemente su operatividad y produciendo un tráfico caótico, por lo que se mandó trasladar a otra zona de la ciudad. El traslado del mercado y el derribo de los pabellones dejaron un gran vacío urbano en una posición privilegiada que las autoridades parisinas aspiraban a convertir en el corazón de la ciudad. Allí se ubicaría el principal nodo de transporte ferroviario de toda la región parisina, al que le acompañaría un extenso programa dotacional, con comercio, cultura, deporte y ocio.

En paralelo comenzó una reflexión sobre el nuevo destino que debía tener la zona. El Ayuntamiento creó en 1967 el APUR (*Atelier Parisien d'Urbanisme*, Taller Parisino de Urbanismo)



Estado actual del Centro Pompidou
<https://www.flickr.com/photos/campobaeza/8125299099>



Plaza Georges Pompidou , estado actual
<http://www.expedia.es/Museo-Georges-Pompidou-Paris.d6068777.Puntos-de-Interes>

para preparar un esquema general de ordenación que fue aprobado en 1969. El gran esquema urbano de 1969 dividió en dos sectores independientes el área original, uno para Les Halles y otro para el Beaubourg. Pompidou, para revitalizar el distrito de Beaubourg mandó construir un gran centro cívico, museo y biblioteca, el Centro Georges Pompidou, inaugurado en 1977. En cambio, Les Halles tras años de desconcierto y polémica, se encuentra actualmente en un profundo proceso de remodelación.

El objetivo era crear una plaza asociada a un gran equipamiento cultural. El Centro Pompidou ocupa poco menos de la mitad del solar, la parte restante es una enorme plaza pública considerada parte del edificio ya que en ella se hacen actividades relacionadas con el centro. En la plaza se reúnen teatros callejeros, dibujantes, pequeñas tiendas callejeras y grupos de jóvenes, todos ellos relacionados con el arte y la cultura. En los límites de este espacio público hay colocados enormes tubos, que son los respiraderos del aparcamiento subterráneo que ocupa todo el solar, ampliando los límites del edificio a toda la plaza. El suelo de ésta está inclinado ligeramente hacia el Centro, funcionando el edificio de telón de fondo.

Este edificio es el tercer lugar más visitado de París. De esta manera, en el barrio que rodea al centro de arte existen multitud de tiendas, bares y restaurantes, las cuales tienen mucho éxito gracias a la gran afluencia de turistas y gente joven que visitan el Centro Pompidou a diario. Podríamos decir que el Centro Pompidou constituye un proyecto ejemplar de la Arquitectura Moderna para la revitalización de una zona urbana obsoleta y en desuso, motor del resurgimiento económico y social de la zona.

A pesar de que la construcción del edificio implicó la demolición del mercado central de abastos de la ciudad, al igual que en nuestra plaza objeto de estudio, los resultados son más que satisfactorios. El barrio ha vuelto a cobrar vida, los parisinos disfrutan de este ambiente, el consumo y el turismo ha aumentado exponencialmente lo que supone un aumento de la riqueza del país. Se trata claramente de un icono de la ciudad debido a su carácter innovador, a día de hoy sigue impresionando su arquitectura. Se relaciona con su contexto inmediato sutilmente, encaja en la trama urbana existente y dialoga con el espacio circundante gracias a la plaza delantera que amortigua lo nuevo con lo viejo, integrando el edificio en el entorno. Por ello, la percepción que la gente tiene del Pompidou resulta positiva, satisfactoria y beneficiosa, nada que ver con nuestra actual Encarnación.

4. CONCLUSIONES

— El espacio público actual sufre una paulatina y sostenida privatización que se ha convertido en el nuevo paradigma de la sociedad consumo de la ciudad. Las calles han pasado de ser zonas de circulación e intercambio social a zonas invadidas de veladores y terrazas que privatizan los espacios. El proyecto Metrópol Parasol es un artefacto ideado desde una idea de consumo, cuyo resultado edificatorio es una superposición no integrada de elementos (los cinco niveles) para dar satisfacción a las múltiples apetencias sobre el ámbito. Desgraciadamente, las *Setas de la Encarnación* son un elemento ajeno a la consideración de espacios urbanos.

— El diseño de la ciudad y los espacios públicos dejaron de ser hace bastante tiempo responsabilidad de arquitectos, ingenieros y urbanistas. La evolución de las ciudades y de la sociedad ha propiciado la intervención de otras disciplinas a la hora de hacer ciudad, los poderes políticos se han apropiado del proceso de planeamiento de las ciudades, pasando a un segundo plano la arquitectura y otorgando prioridad al comercio, el turismo y los medios de comunicación. Por consiguiente, la dimensión social del espacio público carece de importancia, primando el consumo por encima de todo.

— El espacio público es el espacio sagrado, el espacio de todos, por lo tanto se tiene que acertar sobre lo que se haga en él. Para ello tiene que haber un proceso realmente consistente donde las estructuras sociales y políticas seleccionen a los mejores especialistas en todas las ramas, pero especialmente en la arquitectura y el urbanismo, para realizar propuestas de intervención en la ciudad que se contrasten desde la participación ciudadana. Este proceso tiene que llevarse a cabo con tiempo suficiente para la maduración de las propuestas, siendo elegida finalmente con la aceptación total de la sociedad. Además, la construcción del proyecto elegido debe ser completamente sólida para permanecer en excelentes condiciones en el tiempo.

— Respecto a la teoría expuesta y tras el trabajo realizado, es posible hablar de dos realidades contrapuestas de la Plaza de la Encarnación, la realidad histórica y la realidad contemporánea, siendo considerada la realidad histórica como etapa de éxito de la zona y la realidad contemporánea como el fracaso absoluto. A pesar de que el histórico recinto de la Encarnación no se puede considerar como un espacio exitoso debido a los múltiples

derribos, transformaciones y problemas que ha sufrido, las antiguas actuaciones llevadas a cabo en él, es decir, el antiguo mercado de abastos ubicado en este entorno maltratado, trató de restituir el tejido histórico de la ciudad generando un espacio que pronto se convertiría en el epicentro de Sevilla. La forma del mercado inscrita en el espacio vacío proporcionó el orden y la unidad necesaria al espacio para restituir los frentes dispersos sin homogeneidad resultantes del derribo. En cambio, el Metropol Parasol se manifiesta como un objeto escultórico sin plantear ninguna lógica, donde ha primado más la coherencia de la forma en sí, que la coherencia de los espacios que intenta producir para la estancia entre la nueva forma y las formas preexistentes. Se trata de un elemento contra toda vida urbana posible.

No obstante, aunque si es aplicable dicha teoría en el caso de estudio elegido, esta drástica diferenciación en periodos no es realista, puesto como ya he mencionado al principio del documento, la evolución de un espacio no es nunca independiente de las etapas que ha vivido a lo largo de su historia, sino actualización de ellas.

— El recinto de la Encarnación debería haberse organizado como un único espacio público donde ubicar el mercado que recuperara su carácter de ágora comercial, incorporando nuevos valores culturales, al ser las actividades culturales las que mejor se complementan con el espacio público como hemos visto anteriormente. Una arquitectura nueva y bien encajada en el lugar que responda a su naturaleza simbólica de centro geométrico, un gran espacio protegido e íntimamente ligado a la trama urbana concebido sin alterar el nivel de superficie, constituyendo un nuevo monumento digno de la ciudad de Sevilla, que alcance la condición de lugar de encuentro ciudadano para el paseo y la estancia reforzando la dimensión social del espacio público en todo momento y aprovechando la rica y beneficiosa complementariedad entre el equipamiento y el espacio público.

Sin embargo, ya es demasiado tarde para hablar de este lugar único en el corazón de la trama urbana de la ciudad. Siempre estaremos a tiempo de arrepentirnos pero no de arreglarlo.

5. IDEAS PARA AMPLIAR EL TRABAJO DESARROLLADO

Tras la elaboración de este trabajo, hay varios aspectos que merece la pena mencionar que podrían ser líneas temáticas para futuros trabajos, tomando como base este documento, el cual espero que sea de gran utilidad.

- La demolición de conventos para la conformación de plazas de Sevilla, como puede ser, aparte de las mencionadas en este documento, la plaza de Santa Cruz, la plaza de....
- La influencia de otras disciplinas a la hora de abordar el tema del espacio público. Actualmente no sólo arquitectos, ingenieros y urbanistas diseñan las ciudades, existen otras disciplinas que entran en juego, como son la política, el comercio, el turismo, la publicidad, la tecnología, los medios de comunicación, etc. El papel del arquitecto y el urbanista está condicionado por otras cuestiones que se ve obligado a tener en cuenta.
- La dimensión ficticia de los espacios públicos. Éste me parece un tema muy interesante y poco investigado al ser tan actual. Me refiero a la incorporación de elementos ficticios como parte del mobiliario urbano en los espacios públicos: estatuas y esculturas que hacen referencia a acontecimientos del lugar o son simple decoración para atraer a los viandantes.
- La privatización del espacio público como nuevo paradigma de la sociedad consumo. Esta es la principal conclusión del documento que podría ser el punto de partida de futuros trabajos.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Barrionuevo, A. (2010), *Paseo del muelle de Nueva York*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.
- Bernal, J. (2005), *La ciudad y su gente. Historia urbana de Sevilla*, Sevilla, Escuela Libre de Historiadores de Sevilla.
- Berthoud, P. "London Markets in the 1930s"
<http://www.peterberthoud.co.uk/2012/07/london-markets/> (Consulta 20/06/2015)
- Blasco, José A. "Les Halles de París, crónica de un desconcierto urbano que parece haber llegado a su fin."
<http://urban-networks.blogspot.com.es/2014/05/les-halles-de-paris-cronica-de-un.html>
(Consulta 24/06/15)
- Bose, S., Hamilton, D. "Civic image & public space"
<http://www.lse.ac.uk/LSECities/citiesProgramme/citiesStudioPublications.aspx>
(Consulta 01/06/15)
- Burden, A. "What make public spaces work".
<http://urbantimes.co/2014/04/this-ted-talk-looks-at-what-makes-a-public-space-work/>
(Consulta 31/03/15)
- Chueca, F. (1998), *Breve historia del urbanismo*. Madrid, Alianza.
- Díaz, E., Haro, E. (2003), *Plaza de la Encarnación, la plaza y el laberinto: exposición del 20 de marzo al 16 de mayo de 2003*, Sevilla, COAS
- Espey, Nigel T. "Covent garden"
http://www.coventgardenmemories.org.uk/page_id__33.aspx (Consulta 24/06/15)
- Gehl, Jan. (2014), *Ciudades para la gente*, Buenos Aires, Infinito.
- Gehl, Jan. (2006), *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*, Barcelona, Reverté.
- Gehl, J., Gemzoe, L. (2002), *Nuevos espacios urbanos*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Gerencia de Urbanismo de Sevilla, "Plan Especial de protección del subsector 8.1 Encarnación"
- González, A. (1985) *Vivienda y ciudad: Sevilla 1849-1929*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.
- González, M. "La Plaza de la Encarnación. Historia de una privatización"
<http://ayp.unia.es/dmdocuments/com19.pdf> (Consulta 12/05/15)

Karlson, C. "Rotch case study: Royal Opera House"

<http://www.ckarlson.com/blog/2011/8/15/rotch-case-study-royal-opera-house.html>

(Consulta 20/06/15)

León Vela, J. (2000), *La Alameda de Hércules y el Centro Urbano de Sevilla: hacia un re-equilibrio del casco antiguo*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones Universidad de Sevilla.

López, N., Vera, I.M., Vioque, R. (1987), *Apuntes sobre Origen y Evolución Morfológica de las plazas del casco histórico de Sevilla*, Sevilla, Área de Infraestructura y Equipamiento Urbano del Ayuntamiento de Sevilla y Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.W

Martí, C. (2005), *La cimbra y el Arco*, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos.

Martí, C. (1993), *Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en Arquitectura*, Barcelona, Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.

Mumford, L. (2012), *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Logroño, La Rioja, Pepitas de calabaza.

Wikipedia, "Plaza Nueva (Sevilla)"

[https://es.wikipedia.org/wiki/Plaza_Nueva_\(Sevilla\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Plaza_Nueva_(Sevilla)) (Consulta 24/06/15)

Wolfe, Charles R. (2013), *Urbanism without effort*, Washinton DC, United States, Island Press.

Wolfe, Charles R. "How to Place-Decode the Elements of Urbanism"

http://www.huffingtonpost.com/charles-r-wolfe/how-to-placedecode-the-el_b_5762016.html

(Consulta 31/03/15)

Wolfe, Charles R. "The Option of Sensing the City"

http://www.huffingtonpost.com/charles-r-wolfe/the-option-of-sensing-the_b_5807606.html

(Consulta 31/03/15)

Wolfe, Charles R. "How to decode the place between places"

http://www.huffingtonpost.com/charles-r-wolfe/how-to-decode-the-place-b_b_5853176.html

(Consulta 31/03/15)

7. ANEXO: ANOTACIONES

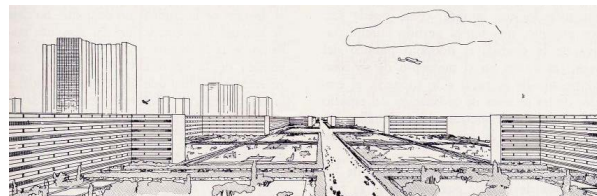
¹ Urbanism without effort es el título del reciente libro de Charles R. Wolfe, un urbanista y abogado estadounidense de Seattle.

² Se denominan planificadores de tránsito a los urbanistas e ingenieros del Movimiento Moderno que centraron su atención en la construcción de autopistas y superficies de aparcamiento.

³ La arquitectura espectáculo, es el término utilizado para referirse a la arquitectura monumental de los últimos años, pensada más para admirar que para habitar. La arquitectura actual es más visual que para un fin específico.

El diseño arquitectónico que ha emergido en las urbes en los últimos años, más que para ser vivido, se ha desarrollado para ser visto y para llamar la atención. En este caso el quehacer del arquitecto se desarrolla a partir de una serie de argucias en las que predominan los efectos derivados del juego de colores, texturas y formas. (Philip Johnson, 2007)

⁴ Entre los diagramas de Le Corbusier de esta época, cabe destacar La Ville Contemporaine de 1922. Es una propuesta para el centro de París con el objetivo de aumentar la capacidad de las zonas urbanas y, al mismo tiempo, mejorar el medio ambiente urbano y la eficiencia de la ciudad. La nueva ciudad de Le Corbusier constaría de gigantes bloques de apartamentos y grandes espacios ajardinados, que conllevaba la demolición de parte del centro histórico de París. Se trata de una poderosa visión de la utopía del Movimiento Moderno, actualmente es considerado un mito en la historia contemporánea de la planificación urbana.



Diagramas de Le Corbusier

<http://timerime.com/es/evento/2455499/Siglo+XX+Ville+Contemporaine+para+3+Millones+de+habitantes/>

⁵ Cuando la extensa autopista Embarcadero, en San Francisco, se cerró tras el terremoto en 1989, la gente rápidamente modificó sus patrones de circulación y encontró vías alternativas para moverse. Actualmente el Embarcadero es un bulevar con árboles, por donde circula un tranvía y existen óptimas condiciones para el paseo en bicicleta y el disfrute de la vida urbana. Este es un claro ejemplo de cómo el desmantelamiento de las vías de circulación fomenta un cambio en el comportamiento de los ciudadanos.

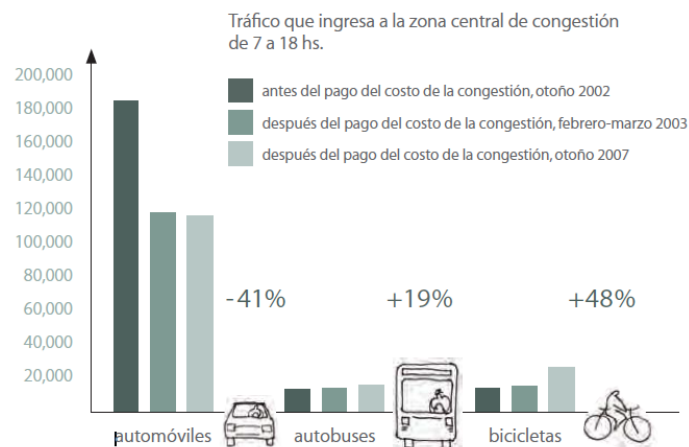


Autopista Embarcadero, 1980



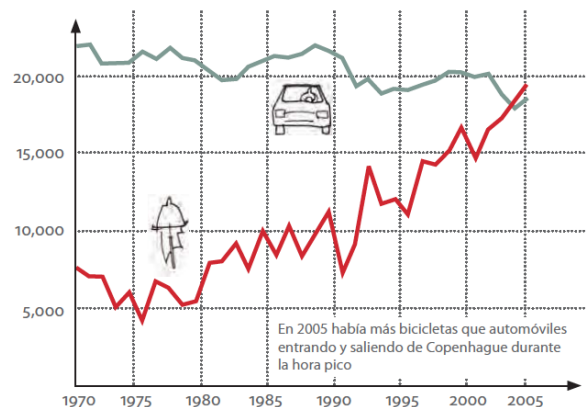
Autopista Embarcadero, 2011
Ciudades para la gente, Jan Gehl

⁶ Recientes transformaciones en el espacio urbano, muestran que el comportamiento de las personas cambia en cuanto se fomenta nuevas actividades, usos, transportes, etc. En 2002, Londres introdujo una tarifa a la congestión. En la práctica, esto significó que un conductor que quisiera entrar a determinadas partes de la ciudad debía pagar. Casi desde el arranque mismo de su implementación, esta medida llevó a una considerable reducción del movimiento en coche. La zona de la tarifa fue luego ampliada y actualmente comprende cerca de 50 kilómetros cuadrados.



⁷ La época de la escala destrozada hace referencia a la manera en que expresa Jan Gehl en su libro *Ciudades para la gente* los errores de planeamiento del Movimiento Moderno.

⁸ Copenhague es un ciudad ejemplar en la que prima el uso de la bicicleta y el automóvil ha pasado a segundo plano.



⁹ La *movilidad verde* se refiere a todo tipo de transporte público, a utilizar la bicicleta o a caminar. Medios de transporte que no contaminen el medio ambiente evitando el uso del automóvil.

¹⁰ TOD son las siglas en inglés de lo que se conoce como “desarrollo orientado al transporte” (Transport Oriented Development)

¹¹ Toda la información e imágenes de este apartado proviene de las siguientes obras, “Plaza de la Encarnación, la plaza y el laberinto: exposición del 20 de marzo al 16 de mayo de 2003” del COAS, concretamente la aportación en el libro de Enrique Haro y Antonio Barrionuevo;W y “Apuntes sobre Origen y Evolución Morfológica de las plazas del casco histórico de Sevilla” de López, N., Vera, I.M., Vioque, R.

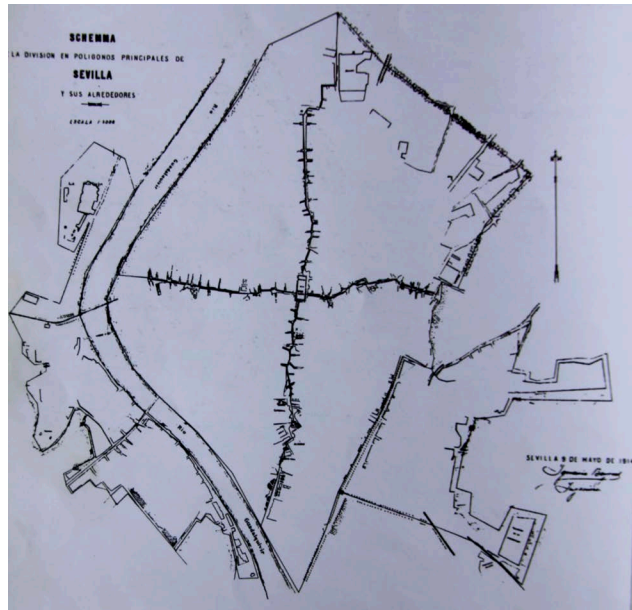
¹² En Portugal se denomina como “largo” a los ensanches de las calles que se originan para ofrecer un espacio de entrada amortiguador entre el exterior y el interior frente a iglesias, conventos, edificaciones singulares de la ciudad, que referencian el edificio y dan lugar a espacios con oportunidades diversas.

¹³ La decisión francesa de realizar una plaza mayor como las Plazas Mayores de Madrid y Salamanca que constituyen un perímetro de fachadas homogéneas y soportales que se insertan en la trama urbana como una manzana más del trazado de la ciudad, hubiera sido un acierto para la plaza de la Encarnación puesto que hubiera restituido la condición de calles de todos los frentes de fachada que actualmente forman un frente disperso y sin sentido ajeno al espacio, ya que eran fachadas laterales de antiguas calles. Desgraciadamente, esto no se hizo realidad.



Plaza Mayor de Madrid
www.wikipedia.org

¹⁴ El antiguo mercado de abastos de la Encarnación constituía el epicentro de la ciudad en aquella época, la ciudad y las calles eran mercado. Al concentrar todos los comercios en la manzana de la Encarnación se abrieron dos grandes ejes comerciales a su alrededor, el eje Norte-Sur y el Este-Oeste, a través de los cuales se pretende estructurar la ciudad en torno al 1900 para conseguir el paso y la circulación en el centro histórico, al igual que el Cardo y el Decumano romano, tomando como ágora la Plaza de la Encarnación.



*Plano de Sevilla, Ignacio Bayens, 1914
Archivo Administrativo Municipal de Sevilla*

¹⁵ La corriente high-tech (alta tecnología) es un estilo arquitectónico que se desarrolló durante los años setenta que supuso una revitalización del Movimiento Moderno apoyado en la innovación y la alta tecnología. Consiste en el afán por enseñar las estructuras, el acero, el vidrio y mostrarlo como parte estética de la edificación, va más allá de la mera imagen introduciendo la ingeniería dentro del proceso edificatorio.

